Ладога
родная

SHOUT
SHARE
IT

Annotation

В сборнике представлен обширный материал, рассказывающий об исключительном мужестве и героизме советских людей, проявленных в битве за Ленинград на Ладоге — водной трассе «Дороги жизни». Авторами являются участники событий — моряки, речники, летчики, дорожники, ученые, судостроители, писатели, журналисты. Книга содержит интересные факты о перевозках грузов для города и фронта через Ладожское озеро, по единственному пути, связывавшему блокированный Ленинград со страной, об эвакуации промышленности и населения, о строительстве портов и подъездных путей, об охране водной коммуникации с суши и с воздуха.

Эту книгу с интересом прочтут и молодые читатели, и ветераны, верные памяти погибших героев Великой Отечественной войны.

Сборник подготовлен по заданию Военно-научного общества при Ленинградском окружном Доме офицеров имени С. М. Кирова.

Составитель З. Г. Русаков

- Ладога родная
  -
  - Предисловие
    -
  - Боевые будни флотилии
    -
    - В первых боях
    - Накануне блокады
    - Годы и люди, которых забыть нельзя
    - Линкоры Ладоги
    - Записки флагманского артиллериста
    - На военных транспортах
    - Служба у нас такая…
    - Пахари моря
    - Бои ведут «Морские охотники»
    - О мужестве
  - Через все преграды
    -
    - Их дела — это подвиг
    - Какой ценой начиналась «Дорога жизни»
    - Боевое содружество

        - «Товарищ тендер»
        - Курс — большая земля
        - Мне бы только их всех сберечь…
        - В небе над Ладогой
        - Большие дела на малой трассе
        - Наша Ладога
        - Ладога — дорога боевая…
    - Забыв про отдых и покой
        -
        - Как был порт сооружен
        - Подводные мастера
        - Один обычный проект
        - Ленинградские судостроители — «дороге жизни»
        - Как мы ремонтировали корабли
        - Вместе с флотилией
        - Хлеб и песня
    - Ведь были ж схватки боевые…
        -
        - Бой у острова
        -
        - Враг не прошел
        - Последний удар
        - Ладога осталась неприступной
        - Три года
        -
        - В новой Ладоге
    - Важнейшие даты
- notes
    - 1
    - 2
    - 3
    - 4
    - 5
    - 6
    - 7
    - 8
    - 9
    - 10
    - 11
    - 12
    - 13
    - 14
    - 15

- ○ 16
- ○ 17
- ○ 18

Ладога родная

Воспоминания ветеранов Краснознаменной Ладожской флотилии

Предисловие

Ленинградская эпопея — одно из самых ярких свидетельств беспримерного мужества, массового героизма и самопожертвования советского народа в войне с фашистской Германией. Героические защитники Ленинграда отразили многочисленные атаки и штурмы гитлеровских войск, наседавших со всех сторон, выдержали в жестокой борьбе с голодом, холодом, артиллерийскими и воздушными налетами 900-дневную блокаду, и не только выстояли, но и разгромили осадные силы противника. Подвиг героев-ленинградцев в те тяжелые годы вызывал восхищение всего советского народа, вселял в него уверенность в полной победе над злейшим врагом человечества — фашизмом.

Подвиг этот будет жить в веках. О нем знает весь мир. Он широко освещен в советской и зарубежной печати.

Однако не все знают, что Ленинграду трудно было бы выстоять и что гитлеровцам, возможно, удалось бы осуществить свой каннибальский план уничтожения голодом миллионов жителей этого большого города, если бы советские войска не удержали небольшую часть западного и восточного побережья Ладожского озера (хотя и разобщенную с юга вражескими позициями в районе Шлиссельбурга), если бы моряки Ладожской военной флотилии не обеспечили защиты этого единственного водного пути, связывавшего Ленинград со страной, и перевозок всего необходимого для жизни и борьбы ленинградцев.

Когда в сентябре 1941 года Ленинградский фронт и Краснознаменный Балтийский флот сорвали последний штурм Ленинграда и у его стен окончательно остановили гитлеровских захватчиков, германское верховное командование, казалось, не было обескуражено этим: оно считало, что судьба крупнейшего индустриально-культурного центра Советского Союза уже решена, так как город полностью окружен и сдастся на милость победителя или умрет голодной смертью. В очередной бредовой речи той же осенью Гитлер заявил, что он «будет спокойно выжидать, пока Ленинград, сдавленный голодом, покорно не упадет в протянутые руки немцев, как спелое яблоко»[1].

Надо признать, что для осуществления этого жестокого замысла неприятель делал все. 29 августа 1941 года фашистские войска захватили Мгу, перерезав последние железную, шоссейную и грунтовые дороги под Ленинградом. На следующий день враг вышел у Ивановских порогов к берегу Невы, нарушив также водную коммуникацию города. Еще через неделю выходом к

Ладожскому озеру и захватом Шлиссельбурга, в районе которого берут начало Нева и приладожские каналы, гитлеровцы завершили окружение Ленинграда.

Так началась блокада Ленинграда. Население города, войска Ленинградского фронта и части Балтийского флота оказались в критическом положении. По данным специального учета, произведенного решением Военного совета Ленинградского фронта, на 6 сентября 1941 года муки в городе оставалось всего на 14 дней[2]; горючего для нужд фронта в начале сентября было: авиабензина — на 10 и автобензина — на 7 дней![3]

Казалось, судьба Ленинграда висит на волоске, тем более что фашистские войска вскоре повели наступление в направлении Тихвина и Волхова, чтобы соединиться с финскими войсками и создать второе кольцо окружения.

Германские генералы все рассчитали и учли со свойственной им методичностью. Все… кроме величайшей стойкости советских людей, их способности к самопожертвованию, умения использовать самые ничтожные возможности для сопротивления и победы.

3 сентября 1941 года Военный совет Ленинградского фронта, выполняя решение Государственного Комитета Обороны, возложил на Ладожскую военную флотилию и подчиненное ей Северо-Западное речное пароходство обеспечение перевозок всех видов снабжения из Новой Ладоги и Волховстроя в Ленинград, с основным перевалочным пунктом в Осиновце. Через 9 дней сюда с восточного берега Ладожского озера прибыли первые суда с продовольствием.

Таким образом, 12 сентября 1941 года начала действовать «Дорога жизни». До конца навигации по Ладожскому водному пути было доставлено Ленинграду 60 тыс. тонн грузов, преимущественно продовольствия, и перевезено 38 446 человек[4].

В ноябре Ладожское озеро замерзло. Враг торжествовал. «По льду Ладожского озера, — писали гитлеровцы в листовках, стремясь сломить волю ленинградцев к борьбе и успокаивая себя, — невозможно снабжать продовольствием миллионное население и армию»[5].

Но советские люди проложили по озеру знаменитую ледовую дорогу. По ней до конца апреля днем и ночью, в пургу и метель, под артиллерийским огнем и ударами с воздуха шли автомашины. Они доставили героям-ленинградцам 361 109 тонн грузов и эвакуировали из Ленинграда 514 069 человек[6].

Весной 1942 года, когда движение по льду стало невозможным, Государственный Комитет Обороны снова

возложил на флотилию всю ответственность за перевозки продовольствия, топлива, боеприпасов, войск, а также эвакуацию промышленности и населения Ленинграда.

Подготовка к большой навигации 1942 года велась заблаговременно. Зимой на пустынном восточном берегу Шлиссельбургской губы построили новый порт Кобона, подвели к нему железную дорогу, а на западном берегу реконструировали порт Осиновец. Тем временем ленинградские судостроители построили для Ладоги 118 малых металлических самоходных барж-тендеров, были отремонтированы военные транспорты Ладожской флотилии и суда Северо-Западного пароходства. Боевые силы флотилии хорошо подготовились к отражению всех вражеских попыток прервать единственную коммуникацию Ленинграда.

Как известно, гитлеровское командование бросило против ладожского водного пути 1-й воздушный флот Германии. Летом — осенью 1942 г. он совершил 169 налетов (в некоторых из них участвовало до 100 самолетов) на суда и порты этой коммуникации. Враг не добился своей цели. Тщетными были также действия немецкой флотилии, пытавшейся ударами по конвоям, а затем высадкой десанта на остров Сухо нарушить наши перевозки. Эти перевозки не прерывались ни на час и закончились лишь в тяжелых льдах 13 января 1943 года, когда войска Ленинградского и Волховского фронтов уже начали наступление, завершившееся через пять дней прорывом блокады Ленинграда южнее Ладожского озера.

За навигацию 1942 года по водной трассе «Дороги жизни» Ленинграда в обоих направлениях было перевезено 1072 486 тонн грузов и эвакуировано из города 539 597 человек[7]. Этот успех, достигнутый в суровой борьбе с жестоким врагом и многочисленными трудностями, имел стратегическое значение. Благодаря усилиям моряков Ладожской флотилии и тружеников ледовой трассы постоянно поддерживалась жизнь и борьба города-героя, удалось устранить угрозу повторения голодной зимы, накопить необходимые резервы для прорыва блокады Ленинграда, а затем полного освобождения от нее.

О подвиге моряков Ладожской военной флотилии, Северо-Западного речного пароходства, Балттехфлота в битве за Ленинград и повествует настоящий сборник.

Этот труд впервые раскрывает перед широким кругом читателей истинную картину борьбы на чрезвычайно важном участке обороны города Ленина в самую тяжелую годину войны.

Собранные воедино разносторонние воспоминания и документы воссоздают картину многогранной боевой и трудовой

деятельности ладожцев по обеспечению Ленинграда, Ленинградского фронта и Краснознаменного Балтийского флота всем необходимым для борьбы и победы.

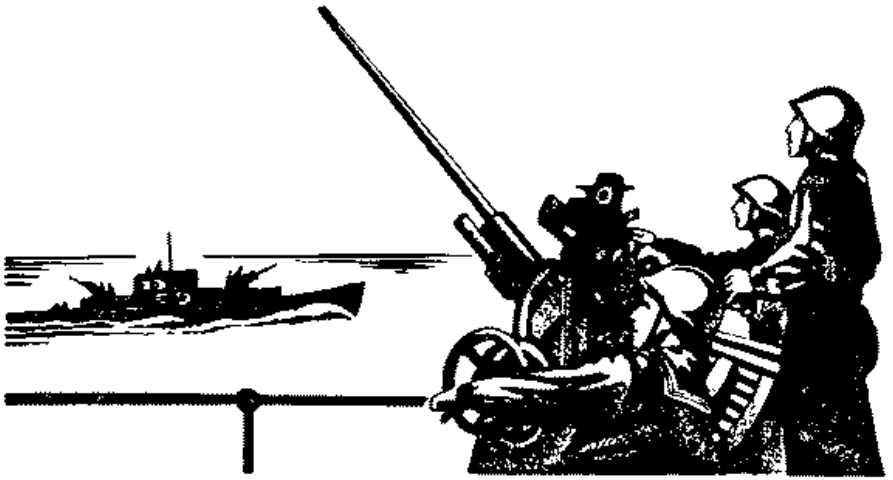
Таким образом, этот труд окажет большую помощь всем, кто изучает историю войны в бассейне Ладожского озера. Он яркими красками рисует подвиг моряков-ладожцев в битве за Ленинград.

Ладожская военная флотилия, удерживая в течение всей войны господство на озере, обеспечила успех обороны и наступления приозерных флангов советских войск. Она надежно защищала единственную коммуникацию Ленинграда, бесперебойно снабжала его всем необходимым.

«Дорога жизни», т. е. водная трасса летом и ледовая — зимой, сыграла важную стратегическую роль в Великой Отечественной войне. Эта коммуникация, связывавшая Ленинград со страной, помогла советским людям отстоять город на Неве — колыбель Великой Октябрьской революции.

Герой Советского Союза Н. Г. Кузнецов

Боевые будни флотилии



В первых боях

Полковник в отставке Н. Д. ФЕНИН

Николай Дмитриевич Фенин с августа по октябрь 1941 года был военным комиссаром Ладожской флотилии. В своих воспоминаниях он рассказывает о боевых делах моряков-ладожцев в первый период Великой Отечественной войны.

Это было 7 августа 1941 года. Меня пригласили в Смольный на беседу к секретарю ЦК и Ленинградского обкома и горкома партии А. А. Жданову.

— Думаем назначить вас военным комиссаром Ладожской флотилии. Надеемся, что с этой работой справитесь.

— Сделаю все, чтобы оправдать доверие партии, — коротко ответил я.

— Ну и отлично! — резюмировал Жданов. — Тогда пройдите к Клименту Ефремовичу Ворошилову.

И вот я в кабинете К. Е. Ворошилова. Он утвердил мое назначение на должность военкома Ладожской флотилии. От него же я узнал, что командующим флотилией назначен капитан

1-го ранга Б. В. Хорошхин, командир храбрый и опытный, участник гражданской войны, награжденный двумя орденами Красного Знамени. Климент Ефремович пожелал нам успеха в боевой работе.

Из Смольного я направился в штаб морской обороны Ленинграда и озерных районов, которому тогда подчинялась Ладожская флотилия. Тут и состоялась наша первая встреча с Борисом Владимировичем Хорошхиным, переросшая вскоре в настоящую боевую дружбу.

После непродолжительной беседы в штабе Хорошхин и я выехали в штаб Ладожской военной флотилии, который находился в Шлиссельбурге. В пути мы постепенно знакомились друг с другом. Ведь нам предстояло рука об руку выполнять ответственные задания партии и правительства. Мы вели неторопливый разговор. Заметив на моем кителе нарукавную звезду с зеленой окантовкой, Хорошхин оживился.

Капитан 1-го ранга Б. В. Хорошхин.

— Я тоже служил в морской пограничной охране, правда, давно, в двадцатых годах, но хорошо знаю пограничников. Решительный народ, смельчаки, — сказал он.

Я пояснил, что на Ладоге тоже немало пограничников, которые командуют кораблями. Вот на кого можно положиться в любую минуту.

За беседой время летело незаметно. Мы прибыли в Шлиссельбург и зашли к дежурному по штабу флотилии. Узнав, кто перед ним, дежурный доложил, что начальник штаба находится в маневренной базе Сортанлахти (ныне Владимировка). Эта база и стала следующим этапом нашей поездки. Здесь по просьбе Хорошхина начальник штаба флотилии капитан 1-го ранга В. П. Боголепов ознакомил нас с оперативной обстановкой.

Из его доклада выяснились факты неутешительные. Прежде всего, флотилия не имела надежной связи с армейскими частями. Необходимо было немедленно установить личный контакт с командованием 23-й армии. И такой контакт вскоре был установлен. В штабе армии мы достигли полной договоренности о повседневной связи, о порядке взаимодействия кораблей флотилии с частями 19-го стрелкового корпуса, державшими оборону на узкой прибрежной полосе Ладожского озера в районе Сортавала, Кексгольм.

Между тем обстановка, сложившаяся на ближних подступах к Ленинграду, становилась все более тревожной. Требовались резервы, чтобы остановить натиск врага. Командование Северо-Западного направления решило перебросить части 19-го стрелкового корпуса на другие участки фронта. Руководство операцией по эвакуации войск, прижатых противником к берегу озера, возлагалось на командование Ладожской флотилии. Успех могли обеспечить только быстрые и энергичные действия.

Под покровом ночи мы с Хорошхиным прибыли в расположение 198-й и 142-й стрелковых дивизий, занимавших прибрежную полосу обороны севернее Кексгольма.

Закипела работа. Группы гидрографов флотилии вместе с армейскими командирами руководили строительством причалов. Матросы и солдаты трудились круглые сутки, несмотря на артиллерийский и минометный огонь противника.

Определив с командованием дивизий все детали и объем подготовительных мероприятий, мы совместно разработали четкий порядок эвакуации частей. В распоряжении сухопутного командования был оставлен катер «морской охотник» для связи с флотилией.

Все это требовало огромного напряжения сил, духовных и физических. Уже по возвращении в Сортанлахти я обратил внимание, что у Бориса Владимировича Хорошхина от усталости глаза воспалены и смыкаются. Я предложил ему отдохнуть часок-

другой. Однако он категорически отказался.

— Не время! Лучше схожу сейчас в расположение сто шестьдесят восьмой стрелковой дивизии к полковнику Бондареву. Вас же прошу взять на себя контроль за выполнением графика движения кораблей, занятых переброской двух дивизий.

Я согласился.

И вот в Сортанлахти прибыл первый караван транспортов с людьми и боевой техникой. Разгрузка шла быстро, хотя ни о какой механизации тогда и речи быть не могло. Единственный способ, который приходилось применять, это мускульная сила наших воинов.

Едва транспорты отошли от пирса, чтобы снова идти в расположение двух дивизий, как я встретил на пирсе возвратившегося Хорошхина. Разумеется, меня интересовал вопрос, как дела у Бондарева.

— Плохо! — сумрачно ответил Хорошхин и пояснил тут же: — Дивизия находится в крайне тяжелом положении. Она ведет бой с противником в невыгодных для себя условиях. Более того, там нечем перевязывать раненых, нет медикаментов, да и питаться нечем. Все, что было на сторожевом корабле «Пурга» из медицинского оснащения и продовольствия, я приказал передать в санитарную часть дивизии.

По мнению Хорошхина, первоначальные наметки по эвакуации северной группы войск надо изменить. Если сейчас же не перебросить части Бондарева на остров Валаам, то неизбежны серьезные потери в людях и технике, так как давление противника все возрастает. Заметив эвакуацию наших частей, он стал проявлять усиленную активность, непрерывно обстреливает район погрузки из орудий и минометов.

Неприятельская авиация тоже неоднократно пыталась бомбить наши войска при посадке на плавсредства флотилии. Но всякий раз воздушные атаки героически отбивались огнем кораблей, создававших мощный огневой заслон. Войска уходили на кораблях флотилии, что называется, прямо из-под носа врага.

Все дни эвакуации погода стояла отличная, а озеро было спокойным. И только заключительный день выдался невеселый. Когда последний караван судов с войсками и боевой техникой, отстреливаясь, уходил от врага, на озере разыгрался жестокий шторм.

Благодаря беспредельной храбрости, выдержке и отличной морской подготовке личного состава удалось победить, казалось бы, неукротимую стихию.

Эвакуация частей 142-й и 198-й стрелковых дивизий из района Кексгольма заканчивалась. Последнему каравану

оставалось немного времени, чтобы дойти до Сортанлахтн, когда в гребнях бушующего озера мы увидели наш бронекатер, который вскоре приблизился к нам. На его борту находился представитель политического отдела штаба морской обороны и озерных районов полковой комиссар Б. Т. Калачев. Он сообщил печальную весть: противник занял Сортанлахти. Пришлось на ходу изменить направление и следовать в бухту Морье.

Путешествие по штормящей Ладоге и без авиационного прикрытия — весьма рискованное дело. К счастью, все обошлось благополучно. Однако нас ждал неприятный сюрприз другого рода. Когда мы подошли к бухте Морье, я убедился в том, что из-за своей осадки наши нагруженные корабли и баржи пройти в бухту не смогут. Сразу же пришлось связаться с командующим морской обороной Ленинграда и озерных районов контр-адмиралом Ф. И. Челпановым. Доложив обстановку, я попросил разрешения произвести выгрузку войск в другом, более подходящем месте. Челпанов ответил:

— Вам на месте виднее, где лучше произвести высадку. Действуйте!

Посоветовавшись, мы приняли решение следовать в Шереметьевку, что на правом берегу реки Невы — напротив Шлиссельбурга. Так как в Шереметьевке не было пирса, то пришлось одну из барж посадить на мель у берега, сделать на ней настил и сходни, а потом подводить к ней другие баржи для разгрузки. Опыт удался. Части быстро разгрузились и начали движение согласно полученному приказу.

Когда выгрузка заканчивалась, мы получили радиограмму от Хорошхина. Он сообщал, что весь личный состав и материальная часть дивизии Бондарева погружены на 11 барж и следуют к Неве. Поскольку караван Хорошхина не имел воздушного прикрытия, мы выслали для его охраны несколько катеров типа МО-4. Вскоре весь конвой прибыл к нам и тоже быстро выгрузился.

По-братски распрощались мы с командирами и бойцами 168-й стрелковой дивизии, вскоре прославившейся на Ленинградском фронте своими боевыми делами.

Эвакуация частей 19-го стрелкового корпуса была успешно завершена. Корабли флотилии продолжали поддерживать фланги наших армий. С помощью кораблей флотилии и судов Северо-Западного речного пароходства производилась эвакуация населения Ленинграда и его промышленных предприятий.

Трудная военная ситуация сложилась в конце августа 1941 года. Немецко-фашистские войска, располагая большим перевесом сил, захватили станцию Мга. Передовые бронетанковые части противника 30 августа вышли на левый

берег Невы в районе села Ивановское. Командование Ленинградского фронта отдало приказ: срочно занять оборону на правом берегу Невы. Эта задача была возложена на Военно-морское пограничное училище НКВД и на истребительные отряды, сформированные из числа студентов и рабочих фабрик и заводов. На оборонительные рубежи были направлены также воинские подразделения и корабли Краснознаменного Балтийского флота.

Во что бы то ни стало не допустить форсирования Невы гитлеровцами — так ставился вопрос. Флотилия получила приказ: поддерживать огнем своих орудий части дивизии полковника С. И. Донскова, которые вели ожесточенные бои против численно превосходящих сил противника, стремившегося захватить Шлиссельбург. Канонерская лодка «Селемджа» и бронекатера под командованием капитана 1-го ранга М. С. Клевенского, вошедшие в Неву, оказывали всемерную огневую помощь войскам Донскова. Огонь кораблей флотилии был настолько интенсивным, что время от времени приходилось прекращать стрельбу из-за сильного перегрева стволов орудий.

В ночь с 6 на 7 сентября 1941 года враг усилил удары своей авиации по кораблям и базе флотилии — Шлиссельбургу. Отражая эти налеты, вопреки противодействию противника, корабли флотилии перебросили части Донскова с левого берега Невы на правый, где они прочно заняли оборону на участке поселок Морозовский — Дубровка. Все же через сутки нашим кораблям пришлось покинуть Неву. Они направились к Осиновецкому маяку и в Новую Ладогу. Подразделение флотилии — батарея № 409, расположенная в крепости Орешек, оставалась на месте.

Мы знали, что фашисты предпримут попытку захватить Орешек и сдержать их натиск будет трудно малочисленному гарнизону крепости. Терять же такую выгодную позицию, которая позволяла нам контролировать действия противника, нельзя было ни в коем случае.

Что же делать?

Этот вопрос мы обсудили в штабе флотилии, и в тот же день, т. е. 8 сентября, Хорошхин и я прибыли на командный пункт дивизии Донскова, чтобы договориться об усилении гарнизона Орешка. Семен Иванович Донсков выслушал наши доводы и заявил:

— Крепость оставлять нам никак нельзя, это глаза моей дивизии. Сегодня же под покровом ночи переправим на остров хотя бы один взвод красноармейцев, а завтра постараемся переправить еще два взвода, чтобы был настоящий «орешек» для

немцев.

Полковник Донсков свои слова подтвердил делом — рота красноармейцев была переправлена в Орешек. Оставалась еще одна проблема: как наладить связь с крепостью, так как постоянного кабеля связи с правым и левым берегом Невы остров не имел.

Потребовалось срочное вмешательство заместителя наркома ВМФ адмирала И. С. Исакова. 10 сентября к Осиновецкому маяку доставили из Ленинграда бобину бронированного кабеля, весившую примерно около трех тонн.

Увы! По ряду причин от такого ценного подарка нам пришлось отказаться. Решено было использовать обычный полевой телефонный кабель. Средство хоть и не абсолютно надежное, но все же дававшее возможность обмениваться информацией с крепостью. После выхода немецко-фашистских войск на южное побережье Ладожского озера положение Ленинграда чрезвычайно усложнилось. Ладога стала единственным путем, связывавшим город-фронт со страной. Надо было обеспечить непрерывные перевозки, с по мощью кораблей флотилии и судов Северо-Западного речного пароходства доставлять продовольственные грузы, боеприпасы, а также воинские части для Ленинграда и Ленинградского фронта, а из Ленинграда — эвакуировать гражданское население и оборудование промышленных предприятий. Такую задачу поставил Военный совет Ленфронта перед Ладожской флотилией. Кроме того, она выполняла и другую роль, оказывая активную огневую помощь флангам наших армий.

И вот первые две баржи с драгоценным грузом для ленинградцев 12 сентября 1941 года прибыли к Осиновецкому маяку. Политработники флотилии мобилизовали личный состав кораблей на немедленную разгрузку муки с этих барж.

Много раз перед флотилией вставали, казалось бы, непреодолимые трудности. И неизменно личный состав кораблей во главе с коммунистами находил выход. Моряки флотилии верили коммунистам и всемерно поддерживали любое их начинание. В борьбе с врагом коммунисты всегда были впереди. Особую любовь и уважение среди личного состава завоевали политработники — полковой комиссар Л. Т. Караваев, батальонный комиссар А. И. Федотов, батальонный комиссар М. С. Орлов и многие другие. Благодаря их энергии и мужеству, непримиримости к ненавистному врагу цементировались ряды моряков флотилии.

Батальонный комиссар А. И. Федотов.

Заканчивался третий месяц войны. Пришел приказ произвести высадку десанта восточнее Шлиссельбурга. Командиром высадки десанта назначался старший лейтенант Я. А. Бергер. Вечером 22 сентября 1941 года с наступлением сумерек к месту посадки прибыли десантники — рота курсантов морского пограничного училища и караульная рота флотилии.

Несколько раз ночью десант выходил в озеро и возвращался назад. Из-за слабой организации управления кораблями, участвующими в десанте, высадиться не удавалось.

Наконец 25 сентября в 14.00 корабли вновь начали движение сдвоенной кильватерной колонной, без прикрытия с воздуха. Все больше и больше сокращалось расстояние до берега, занятого противником. По всем признакам, фашисты уже давно заметили наши корабли, катера и шлюпки. Нервы захватчиков не выдержали, и они открыли огонь. Наши канонерские лодки, бронекатера и сторожевые катера незамедлительно ответили из

своих орудии, стараясь поразить обнаруженные огневые точки противника.

До берега оставалось не более 12–15 кабельтовых, когда катера вынуждены были прекратить буксировку шлюпок, так как дальше начинались подводные камни. Отдав буксиры, шлюпки и баркасы прошли под веслами еще не более трех кабельтовых, и командир десантной роты политрук И. Д. Каширкин подал команду — десанту покинуть шлюпки.

Бойцы, рассредоточившись, стали продвигаться к берегу. Прикрывая десантников, корабли флотилии продолжали вести сильный артиллерийский огонь по вражеским огневым точкам. Последние десятки метров водной преграды… Десантники с пением «Интернационала» вышли на берег родной земли, преодолевая жестокое сопротивление противника.

Едва высадился на берег второй эшелон десанта, как появилась фашистская авиация. 30 самолетов противника бомбили и обстреливали десантников и корабли флотилии. Однако это не могло остановить горстку храбрецов, продолжавших продвижение в глубь вражеских позиций. На отвоеванном у врага клочке родной земли наши десантники вели до глубокой ночи тяжелый, неравный бой. Потери были велики… Командование приказало закончить операцию и отступить. Советские воины поклялись перед телами павших товарищей беспощадно истреблять фашистских захватчиков, довести священную борьбу до победы.

За образцовое выполнение боевых заданий командования при высадке десанта и проявленные при этом отвагу и мужество орденом Красного Знамени был награжден политрук И. Д. Каширкин. Медали «За отвагу» удостоились курсанты Ф. Г. Бородай, И. Г. Горлищев, А. Л. Добруля, В. А. Свитченко, С. А. Попов, старшина 2-й статьи Л. Ф. Епишенков и другие. Так была отмечена доблесть этих беззаветно преданных Родине людей в приказе Военного совета Краснознаменного Балтийского флота.

Глубокая осень. Октябрь. Условия плавания становятся все труднее, но личный состав флотилии, уже закалившийся в боях и труде, продолжал до самого ледостава выполнять возложенные на него задачи.

Заканчивается одна из первых волнующих глав в жизни моряков Ладожской флотилии, подвиги которых навечно связаны с героической обороной Ленинграда.

Накануне блокады

Контр-адмирал В. П. БЕЛЯКОВ

Владимир Павлович Беляков начал войну старшим лейтенантом. Участвовал в первых десантах на острова Ладожского озера и в эвакуации окруженных 168-й, 142-й и 198-й дивизий из района Сортавальских шхер. Являлся последним комендантом Шлиссельбурга, затем командовал отрядом военных транспортов Ладожской флотилии.

Во второй половине августа 1941 года корабли Ладожской военной флотилии в основном базировались на Шлиссельбург, расположенный у истоков Невы, на левом ее берегу. Позади остались напряженные двухнедельные бои по эвакуации прижатых к северо-западному берегу озера трех дивизий 23-й армии, и они теперь включились в оборону Ленинграда.

На Карельском перешейке наши части отошли на линию границы 1939 года. У озера фланг 23-й армии проходил по реке Авлоге (Никулясы). На восточном берегу озера части Красной Армии с боями медленно отходили к реке Свири.

Батальоны морской пехоты после кровопролитных рукопашных боев оставили острова Лункулансари, Мантсинсари, Рахмасари. Пришлось эвакуировать маневренную базу флотилии в Сортанлахти (бухта Владимировка) и гарнизон прикрывающего ее острова Коневиц. Только на севере озера три батальона бригады морской пехоты удерживали еще остров Валаам и прилегающие к нему Байевые, Крестовые острова и остров Ханхипаси.

Меня вызвал к себе начальник штаба флотилии капитан 1-го ранга В. П. Боголепов. Разговор был короткий.

— Есть сведения, что враг в районе Ивановских порогов вышел частью сил на левый берег Невы, — сказал он. — Командующий флотилией назначил вас, по совместительству, комендантом Шлиссельбурга… Организуйте оборону города, свяжитесь с городскими властями, уточните количество жителей, учтите запасы продовольствия, плавсредства, материальные ценности, наладьте эвакуацию населения в короткие сроки… Вопросы есть?..

Только после аудиенции у начальника штаба флотилии я понял, как много вопросов нужно одновременно решать коменданту прифронтового города.

В Шлиссельбурге дислоцировалась сводная рота, насчитывавшая 160 человек. В нее входил взвод охраны штаба, а остальные подразделения состояли из бойцов-одиночек, отбившихся от своих частей. Рота была хорошо вооружена и экипирована. Командир роты капитан (фамилию память не сохранила) вопросов не задавал. Необходимые указания он уже получил от сухопутного командования. Его бойцы окапывались на городском кладбище, к югу от города, на Преображенской горе. Окопы в сыпучем песке отрывали в полный рост. Особенно старательно маскировали позиции 120-миллиметровых минометов и станковых пулеметов. Бойцы, в большинстве своем уже повидавшие врага, были сосредоточенны, молчаливы, но работали энергично. «Здесь враг просто так, без боя, не пройдет!» — подумал я.

Утром 39 августа два сторожевых катера отправились из Шлиссельбурга на разведку, чтобы уточнить, вышел враг на берег Невы или нет. На головном МО-202 находился начальник оперативного отделения штаба флотилии капитан 3-го ранга Лопухин, бывший тихоокеанский подводник. Навстречу «морским охотникам» из Ленинграда двигался бронекатер под командованием старшего лейтенанта Евгения Щеголева (ранее он командовал эсминцем «Отличный»).

Катера сближались. Казалось, слухи о выходе врага на Неву

ложны… Но вдруг в районе устья Тосны с левого берега на катера обрушился шквал губительного пушечно-пулеметного огня…

На правый берег выплыл только старший лейтенант Щеголев, вытащив из воды старшину комендоров мичмана Данильченко, которому оторвало ноги выше колен. А труп Лопухина прибило к правому берегу через несколько дней. Дорого обошлась нам эта, с позволения сказать, разведка боем!

В тот же день враг обстрелял Шлиссельбург из тяжелых орудий. Восьмидюймовые снаряды ложились вдоль набережной и в районе пристаней, начиная от Преображенской горы на южной окраине города до городской водокачки на северной окраине. Среди гражданского населения были жертвы. Один снаряд попал в большую крытую баржу, на которую грузились женщины с детьми. За несколько дней до этого вражеские истребители обстреляли в Новоладожском канале баржу с эвакуируемыми семьями шлиссельбуржцев. Погибло 102 человека, преимущественно женщины и дети.

Пришлось отправку барж перенести на темное время суток. Теперь, после артиллерийского обстрела, шлиссельбуржцы днем укрывались на огородах и в ближних лесах, появляясь на квартирах только ночью.

Через Шлиссельбург непрерывным потоком, с правого берега на левый, тянулись люди. Из Ленинграда в глубь страны эвакуировались военные академии, училища, гражданские учебные заведения, учреждения, просто жители города и пригородов. Всем им нужно было предоставить баржи и буксиры. В то же время часть плавсредств речного пароходства комендант выделял для эвакуации людей и оборудования промышленных предприятий Шлиссельбурга.

Рабочий день загружен до предела. Комендант должен следить за всем, что происходит в черте города.

Мне доложили, что командир катера «Рыбинец» лейтенант Воробьев курит на катере. Катер перевозил авиационный бензин с берега на берег. Такая преступная беспечность чревата тяжелыми последствиями. С Воробьевым серьезно разговаривал комиссар Благов. Решил поговорить и я.

И вот предо мною в каюте лебезит юркий, с бегающими черными глазками, лейтенант. Черная строчка усиков на верхней губе, фуражечка «итальянка», прорезиненный легкий плащ с узким бархатным воротником. Перед ним на столе пачка папирос. В помещении терпкий запах бензина, попахивает и папиросным дымком. Обнаруживаю на катере два-три раздавленных окурка. Матросы на палубе смотрят как-то выжидательно.

— Если хоть еще один раз услышу о том, что вы курите на

катере, не проверяя, отстраню! — говорю на прощанье.

1 сентября, часов в 11 утра, я находился у начальника штаба флотилии. Через окно его кабинета хорошо просматривался город, Нева. Вдруг неожиданно чуть выше Преображенской горы в небо взметнулся столб желто-белого пламени. Пламя поднялось метров на полтораста, затем сменилось густым, смолисто-черным дымом, а по реке побежал огонь, охватывая все большую поверхность.

Откуда-то появились два буксира. Они крутились у границы огня, волной и струей от винтов сбивая его. Никто не стрелял, воздушная тревога не объявлялась. Самолетов не было… Что случилось?

И вдруг — страшная догадка!

— Это Воробьев, — говорю я, вспомнив недавний эпизод.

Когда мы с комиссаром на катере подошли к месту катастрофы, пламя уже погасло, дым рассеялся. Лейтенант Г. Носко, комендант стоящего на якоре транспорта, подал нам мокрый обрывок бархатного воротника…

Враг, обескровленный в тяжелых боях с частями Красной Армии, все же прорвался к берегу Невы. Через узловую станцию Мга к Неве пробивались основные силы немцев.

Станция несколько раз переходила из рук в руки. Командующий флотилией по просьбе армейского командования послал вниз по Неве, к Дубровской ГРЭС, канонерскую лодку «Селемджа» и бронекатер. Канлодка вела огонь из дальнобойных орудий по Мге. Бронекатер стрелял по позициям немцев у Ивановских порогов.

Вечером 6 сентября вражеская авиация совершила первый массированный налет на Шлиссельбург. Бомбардировщики шли несколькими волнами.

Береговой флагманский командный пункт флотилии был выбран неудачно. Основная магистраль, улица Кирова, протянувшаяся через весь город параллельно Неве, завершается мостом через Староладожский канал. У моста шлюзы. На одном берегу высокая колокольня и белое здание Горсовета под зеленой крышей, на другом — старинный гостиный двор и трехэтажное лимонного цвета здание штаба флотилии, окруженное приземистыми, с потемневшими фасадами, домами. Лучшего ориентира и не придумаешь!

Мы с комиссаром часа два просидели на объединенном заседании горкома партии и горисполкома. Предприятия и материальные ценности были уже вывезены, население эвакуировано. Осталось несколько десятков семей бывших заключенных, работавших на Синявинском торфопредприятии

(перед войной их восстановили в правах). Они эвакуироваться не хотели.

Обсуждались насущные вопросы жизни и обороны прифронтового города, когда нас вызвал начальник штаба флотилии. Он сообщил, что армейское командование передало флотилии 13 противотанковых пушек без личного состава, приказал распорядиться ими после ужина.

Едва я с группой офицеров достиг столовой, которая размещалась на втором этаже деревянного дома возле штаба, как началась бомбежка. Через несколько минут мы — капитан 2-го ранга Визель, капитан 3-го ранга Федосов, старший лейтенант Крысин, комиссар Благов и я — вытащили друг друга (помятых и запыленных, но живых) из-под обломков разваленного здания столовой. Перед зданием штаба зияла огромная воронка, а само здание — кирпично-красное, без единого пятнышка лимонной прелести — зияло пустыми глазницами окон. Убитый часовой лежал навытяжку, с винтовкой у правого плеча, на выбитой взрывом входной двери. Лестничные марши были обрушены. Во дворе стоял, глубоко надвинув фуражку на голову, начальник штаба флотилии Боголепов и отдавал какие-то распоряжения уцелевшим офицерам. На земле сидел полковой комиссар Фенин, получивший контузию. Тут же лежали несколько раненых. Возле них хлопотали санитарки-дружинницы.

Появляется новая волна самолетов. Мы все забираемся в подвал штаба. Боголепов продолжает прерванное совещание, а дружинницы перевязывают раненых. Старший лейтенант Данилов, получивший пять осколочных ранений, во время перевязки высоким, срывающимся голосом поет «Интернационал». Дружинницы бинтуют его раны вторично: первый бинт сплошь пропитался черной — в свете примитивных факелов — кровью.

Данилова я встретил впервые в штабе флотилии. Через него шло пополнение на корабли, и он был нужен всем. Дело свое он знал хорошо, отличался скромностью, характер имел спокойный.

Наутро мы отправили Данилова и других раненых в тыл страны. А где-то в конце зимы, в феврале или марте 1942 года, распорядительный дежурный штаба флотилии в Новой Ладоге вручил мне потрепанную пачку бумаг. На обертке значилось: «Ладожская флотилия, старшему лейтенанту Белякову».

На различных по формату и качеству листах бумаги (было там два листа тонкой, ярко-желтой бумаги из какой-то графленой конторской книги) тупым простым карандашом, слабой рукой раненого, было написано, что он наблюдал с госпитального судна на берегах Свири: где какое лежит имущество, что и на чем

необходимо вывезти, что в первую очередь, где и для чего оно могло бы пригодиться, сколько потребовалось бы людей для этого, какие для этого можно использовать дороги.

Я читал, и передо мною вставал образ благородного советского человека, воспитанного нашей партией. Ему до всего есть дело!

Записки были дописаны в Вознесенье, на берегу Онежского озера, а передала их в штаб какая-то крестьянка. К сожалению, они уже не представляли ценности, так как к моменту их получения оба берега Свири, выше Лодейного Поля, были в руках врага. Да и Данилов, видимо, не был уверен, что его записи своевременно дойдут до адресата. Но этот патриот знал, что выполняет свой долг перед Родиной, перед народом!

Глухой ночью, путаясь в телеграфных проводах, мы с комиссаром обходили разрушенный, опустевший город. Армейские подразделения держали оборону на Преображенской горе. Командир полка, в боевые порядки которого входила наша рота, по телефону сообщил, что с рассветом надо ждать наступления врага вдоль берега Невы на Шлиссельбург.

Пушек оказалось не 13, а только 3. Укомплектовав батарею матросами из штабной команды и команды погибшего катера, мы передали ее для усиления роты.

Против ожидания, утром фашисты не наступали. Враг молчал. В полдень «юнкерсы» (мы их насчитали 72) появились над Невской Дубровкой. Объектом их атак было высокое здание ГРЭС (детище первой пятилетки) на левом берегу Невы, между Ивановскими порогами и Шлиссельбургом.

Станция, работавшая на торфяных брикетах, передавала электроэнергию в Ленинград. Она непрерывно дымила своими многочисленными короткими металлическими трубами. И вот, устроив «чертову карусель», «юнкерсы» один за другим пикировали на станцию. Канонерская лодка «Селемджа» без устали била по ним из своих 100-миллиметровых универсальных пушек. Вскоре и здание ГРЭС и все вокруг заволокло черным дымом и пылью.

Время близилось к 17 часам. В маленьком каменном здании за городом начальник штаба флотилии отдавал офицерам штаба обычные распоряжения, когда вошел командующий и объявил, что гитлеровцы начали мощное наступление на город. Справившись у меня относительно готовности плавсредств, он приказал немедленно начать вывод кораблей, судов и барж из города в озеро.

Барж около 30, буксиров и тральщиков не хватает. Приказываю буксировать баржи и военным транспортам —

бывшим пассажирским пароходам и морским каботажным судам. Первыми выходят канлодки и катера.

Свой КП развертываю на транспорте «Совет», стоящем на якоре против Черной речки. На противоположном, городском берегу, — угольная пристань. Там стоит высокобортный транспорт «Вилсанди». На нем эстонская гражданская команда, военный комендант транспорта лейтенант Б. Вайнер, а также военные моряки — комендоры, пулеметчики, радисты и сигнальщики. На транспорте лучший ладожский сигнальщик — старшина Кучер.

С «Совета» просматривается Нева — вниз до Невской Дубровки, а вверх — до крепости. Нева вытекает из озера широким стремительным потоком, разделенным островом Ореховым на две протоки. Левая протока — узкая, глубокая, но несудоходная — изобилует каменными ряжами. Правая — более широкая — имеет извилистый фарватер, по которому могут пройти большие озерные суда.

Выше крепости выход в озеро преграждает широкая каменистая банка Чайка, и фарватер проходит вдоль западного, заболоченного, заросшего камышом и ивняком берега до самого мыса Сосновец. Здесь, на правом берегу, — огневые позиции семи балтийских береговых батарей 302-го отдельного артдивизиона. Вскоре крепость тоже войдет в их систему.

От Невской Дубровки по левобережному шоссе наступает враг. Вот уже видны серые танкетки и броневики. Они двигаются медленно, с остановками. Возле них, такие же серые, вприпрыжку бегут солдаты. И бронированные машины, и солдаты непрерывно строчат из пулеметов и автоматов.

К угольной пристани и Преображенской горе, отстреливаясь, отходит цепочка красноармейцев. Параллельно шоссе, метрах в 100 от берега, вверх по реке движется канлодка «Селемджа». Канлодка непрерывно ведет огонь. На берегу после каждого залпа ее орудий поднимаются столбы дыма и пыли. Под левым бортом канлодки, прикрываясь ею, урчит приземистый бронекатер. То отставая от «Селемджи», то вырываясь вперед, он бьет по берегу из своих двух танковых 76-миллиметровых пушек и вновь прячется за борт канлодки. А вокруг наших кораблей встают султаны от разрывов мин и снарядов, с берега стелются пулеметные трассы…

Канлодка проходит мимо нас, направляясь в озеро. Бронекатер прижимается к «Совету». В открытой рубке вижу командира И. Поварова и его помощника лейтенанта-артиллериста И. Певнева. Мы перекидываемся с ними несколькими фразами. Я желаю товарищам счастливого

плавания. Фашисты подходят к угольной пристани. Пулеметные трассы проносятся уже над бортом «Вилсанди». Транспорт отходит и тоже направляется вверх, против течения. Преображенская гора ощетинилась огнем пушек, пулеметов, винтовок. По врагу из города бьют минометы. Атака гитлеровцев захлебнулась, но перестрелка не смолкает. Треск автоматов и пулеметов сливается в сплошной гул.

Уже в сумерках «Совет» ошвартовался у пристани пограничного училища, выше Преображенской горы. Над городом гудят вражеские самолеты, сбрасывая зажигательные и «воющие» бомбы. Город горит. Несколько бомб падает и на позиции нашей роты. «Воющие» бомбы рассчитаны на то, чтобы посеять панику в рядах защитников города. Кажется, что такая бомба висит прямо над головой, хотя падает она где-то далеко.

Из роты поступают раненые. Комендант «Совета» старший лейтенант В. В. Черепанов посылает матросов с носилками на позиции, чтобы ускорить эвакуацию раненых. Метрах в сорока от корабля на берегу кто-то тяжело стонет. Черепанов приказывает корабельному фельдшеру старшине 2-й статьи Михайличенко сойти на берег, оказать помощь раненому. Но фельдшер не в состоянии этого сделать. С ним случился истерический припадок. У человека не выдержали нервы. А ведь Михайличенко в сущности неплохой парень (его отозвали со второго курса медицинской академии). Потом он воевал очень хорошо. 11 апреля 1943 года старший лейтенант Михайличенко погиб геройской смертью.

Рота прочно удерживает свои позиции на горе. В полной темноте враг бьет из пулеметов по безлюдному, горящему городу. Светящиеся трассы густыми снопами расчерчивают небо и теряются в пламени пожаров.

«Совет» отходит по реке еще выше, к городским пристаням. У пассажирской пристани стоит речной буксир. Два бородача с его палубы спрашивают, как им быть: капитан и механик сошли на берег и оба убиты разорвавшейся бомбой, а они — палубная команда — только второй день как приняты матросами. Что тут посоветуешь?

Ни в коем случае не оставлять судно врагу!

Бородачей приняли к себе, а буксир, открыв кингстоны, затопили у пристани.

Слева идут последние эшелоны флотилии. Плес реки у крепости освещен светящимися авиабомбами — светло, как при полной луне. Вражеская авиация методически бомбит проходящие суда. К счастью, попаданий нет.

Транспорта «Чапаев» и «Щорс» под командованием И. В.

Дудникова и Г. П. Коркина с трудом тащат две тяжелые баржи, еле справляясь с течением. За ними три буксира, каждый с баржами, также выходят на фарватер. Обгоняя их, налегке, несется дизельный буксирный катер. По его адресу с судов раздаются крепкие словечки.

На штабном катере с правого берега подходит Боголепов. Докладываю ему обстановку. Он, в свою очередь, сообщает, что враг, остановленный на подступах к Шлиссельбургу, обошел город с востока. Наши войска отходят на заранее подготовленную линию обороны к деревне Липка, что в 12 километрах восточнее города. Сводной роте приказано отойти туда же.

На борт «Совета» грузится личный состав тыла флотилии. Комиссар Благов приводит на мостик смуглого красивого старшего лейтенанта. Следом за ним поднимается юноша, почти подросток. Узнаю офицера артиллерийского отделения старшего лейтенанта Мищенко. С ним его шестнадцатилетний сын. Старший Мищенко мне хорошо знаком: он был старшиной комендоров на крейсере «Коминтерн» на Черном море, когда я стажировался там, еще будучи курсантом. И отец и сын подали заявления с просьбой принять их в партию. Отца тут же на корабле приняли в кандидаты партии. Сыну, как несовершеннолетнему, отказали.

В девятом часу вечера 7 сентября «Совет» покинул город у истоков Невы. Слева загромождали фарватер два взорванных нами земснаряда. Справа проплывали мрачные серые бастионы крепости. В ней были склады артиллерийского отделения тыла флотилии. Теперь имущество вывезено. За двухметровыми стенами крепости остались на боевой вахте батарейцы 302-го дивизиона.

Крепости суждено войти в героическую летопись обороны города Ленина. И не серыми, а кроваво-красными станут ее кирпичные стены, изъеденные миллионами пуль и осколков.

Сзади и справа полыхал город, уже с пристаней неслись над Невой трассы автоматчиков.

На рассвете 8 сентября «Совет» полным ходом шел в Новую Ладогу, по пути обгоняя караваны транспортов, буксиров и барж. Флотилия шла навстречу тяжелым боям и лишениям, навстречу подвигам и бессмертной славе.

Годы и люди, которых забыть нельзя

Вице-адмирал В. С. ЧЕРОКОВ

В годы войны В. С. Чероков командовал Краснознаменной Ладожской военной флотилией.

Виктор Сергеевич Чероков пришел на флот в 1926 году по путевке ЦК комсомола. За его плечами путь от курсанта до вице-адмирала.

В настоящее время он начальник одной из кафедр Военной академии Генерального штаба, доцент.

Вот тебе и озеро!

9 октября 1941 года меня вызвали в Смольный. В октябре семнадцатого здесь располагался штаб революции. Отсюда великий Ленин руководил штурмом старого мира. И вот снова в

грозные для страны дни Смольный стал боевым штабом — штабом обороны Ленинграда.

В это время я командовал отрядом кораблей реки Невы. Для балтийских моряков это были трудные дни. После ожесточенных боев пришлось оставить Либаву, Ригу, Таллин. На всю жизнь запомнился мне таллинский переход. Почти полторы сотни кораблей и судов с войсками и эвакуированным населением шли среди минных полей, под непрерывными бомбежками с воздуха. Многих друзей мы тогда потеряли. Но дошли. Ядро флота и десятки тысяч людей были спасены. Эти корабли и эти люди включились в оборону Ленинграда.

Наш отряд — два эсминца, канонерские лодки, сторожевики, тральщики, бронекатера, «морские охотники», торпедные катера — был сосредоточен в районе Усть-Ижоры. Мы поддерживали огнем своих кораблей сухопутные войска. Бон с каждым днем становились ожесточеннее. Враг перерезал последнюю железную дорогу, связывавшую город со страной. Фашисты заняли Шлиссельбург…

В Смольном деловито и спокойно. Большинство в военной форме. Непоколебимая уверенность господствует в этом старом, овеянном ветрами революции здании.

Меня принял адмирал Иван Степанович Исаков, заместитель наркома Военно-Морского Флота и заместитель главнокомандующего Северо-Западным направлением. Он сказал мне:

— Вы назначаетесь командующим Ладожской флотилией.

Коротко знакомит с обстановкой. Положение тяжелое. Город в кольце блокады. Единственный путь, по которому можно доставлять в Ленинград продовольствие, подкрепление, боеприпасы, — Ладожское озеро. Обеспечение перевозок и будет главной задачей флотилии. Работы предстоит много. Потеря Шлиссельбурга, где раньше располагалась главная база флотилии, усложнила и без того напряженную обстановку на озере.

В заключение адмирал предложил не терять времени. Каждый час дорог.

Я побывал в штабе флота (флотилия входила в состав Краснознаменного Балтийского флота), в областном комитете партии. Командующий флотом вице-адмирал В. Ф. Трибуц уточнил задачи флотилии.

На машине добираюсь до Осиновца, который стал перевалочной базой: сюда доставляются грузы с восточного берега озера. Мое ожидание увидеть крупный населенный пункт не сбылось. Здесь лишь маяк — высокая башня, разрисованная

для приметности широкими белыми и красными полосами, несколько полуразрушенных домиков и недостроенный причал — гряда камней, на ней настил из бревен и досок.

Погода жуткая — дождь, ветер. С возвышенности у маяка всматриваюсь в водную гладь. Лохматые, пенистые волны с шумом обрушиваются на берег. Только что подошедшие к причалу небольшие баржи неистово раскачивает. Но люди не обращают внимания ни на ледяные брызги, ни на пронизывающий ветер. Вереницей движутся они по причалу с тяжелыми мешками на плечах. Скорее, скорее! Ленинграду нужен хлеб!

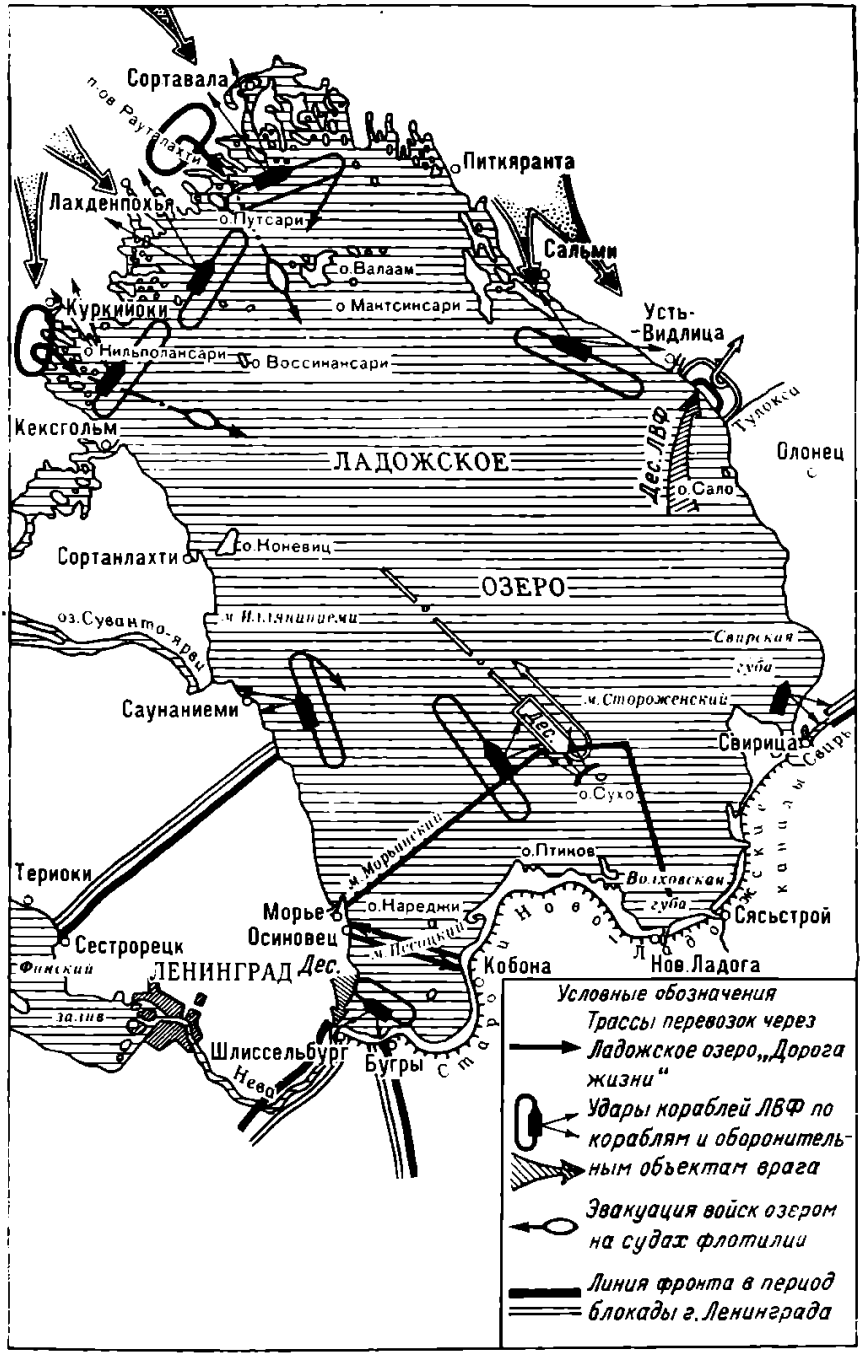


Схема боевых действий Краснознаменной Ладожской флотилии в 1941—1944 гг.

Беседуем с капитаном 1-го ранга Н. Ю. Авраамовым,

заместителем командующего флотилией. Он хмур, подавлен. На днях отсюда отправлялись корабли с десантом в Шлиссельбург. Потеряли много людей, а выбить врага не смогли. И по части организации перевозок не все ладно. Надо срочно построить порт. Но не хватает рабочих рук, материалов. Саперы и водолазы ЭПРОНа трудятся без сна и отдыха.

Катер «морской охотник» не смог выйти в Новую Ладогу из-за шторма. Вот тебе и озеро! Авраамов предложил мне переночевать на его командном пункте — в небольшой землянке возле маячного здания. Николай Юрьевич разговорился, немного повеселел. Вспомнили друзей. За разговором незаметно подошла ночь.

К утру дождь стих. Но шторм не унимался. Выход снова пришлось отложить.

Разгрузка барж не прекращалась. К причалу подкатывали грузовики. Их быстро нагружали, и они тотчас же отправлялись в путь — везли зерно в Ленинград.

В полдень в пасмурном небе появились самолеты. Наперехват им ринулся один-единственный наш истребитель. Дерзко и отчаянно он наскакивал на врага. Но что мог сделать один «ястребок»? «Юнкерсы» развернулись и начали бомбить причал. Все потонуло в грохоте. Матросы и солдаты попрятались в щели, в землянки. Наконец самолеты улетели. Мы с Авраамовым кинулись к причалу. Николай Юрьевич призвал к спокойствию немного растерявшихся людей, быстро расставил их снова по местам.

В результате бомбежки причал местами разрушен. Саперы и эпроновцы тотчас приступили к ремонту настила. Бомба попала в одну из барж, и она села на грунт, благо глубина небольшая. Облачившись в водолазные скафандры, матросы-эпроновцы извлекали из полузатопленных трюмов мокрые мешки и подавали их на причал. Смельчаков то и дело с головой накрывало волной.

Из Осиновца наш катер вышел только на следующий день. Шторм не утихал, но для моряков такая погода привычна. В отличие от Балтики, где волны пологие, хотя случается и достигают нескольких метров высоты, здесь на мелководье волны ниже, зато очень крутые и кажутся особенно злыми. «Морской охотник» с трудом преодолевает их.

Да, такое озеро и морю не уступит. Огромное оно — 112 миль в длину, наибольшая ширина — 75 миль (морская миля — 1,85 километра). На севере озеро довольно глубокое, а в южной части много отмелей и преобладают небольшие глубины.

Город Новая Ладога. Устье реки Волхова.

Когда мы подходили к восточному берегу, шторм немного стих. Командир убавил ход. Входим в Волховскую губу. Надо преодолеть бар — песчаную прибрежную отмель, намытую с одной стороны течением реки, с другой — волнами озера. Идем по узкому мелководному фарватеру, который постоянно заносит песком. Поэтому корабли и суда покрупнее в порт не заходят, их грузят на рейде.

Новая Ладога — небольшой старинный город, довольно патриархальный с виду. Типично русские рубленые избы. Только в центре расположены каменные двухэтажные дома. Жили в городе речники и рыбаки. В устье реки — несколько небольших причалов. Основное назначение города — обеспечение судоходства по каналам. В мирное время суда редко ходили по мелководной, к тому же и штормовой южной части озера, а огибали ее по Новоладожскому каналу, прорытому еще в давние времена вдоль берега. Гитлеровцы, захватив Шлиссельбург, прервали этот удобный путь, который прямиком связывал Ленинград с речными магистралями всей Европейской части страны. Теперь путь грузов сложен. Ближайшая от Новой Ладоги железнодорожная станция Волхов в 25 километрах. Из перевалочной базы Гостинополье грузы на мелкосидящих баржах спускаются по реке к Новой Ладоге, здесь, на Волховском рейде, они перегружаются на озерные баржи, которые уже и буксируются на западный берег.

Штаб флотилии разместился в двухэтажном каменном доме. Меня встретили начальник штаба флотилии капитан 1-го ранга С. В. Кудрявцев, комиссар флотилии бригадный комиссар Ф.Т. Кадушкин, начальник оперативного отдела штаба капитан 2-го ранга Г. А. Визель. Кудрявцева и Визеля я хорошо знал по совместной службе на Балтике. Это опытные, знающие моряки.

Меня радовала перспектива работы с ними.

Контр-адмирал С. В. Кудрявцев.

На следующий день я принял дела у своего предшественника контр-адмирала Б. В. Хорошхина, которого тоже знал по Балтике. Отважный моряк. Я с удовольствием выполнил поручение командующего флотом и вручил ему орден Красного Знамени, которым он был награжден за минные постановки и высадку десанта в Рижском заливе.

Борис Владимирович покидал Ладогу в связи с новым назначением. За несколько месяцев на флотилии сменилось шесть командующих…

Товарищи ввели меня в курс дел. Силы флотилии невелики. Два дивизиона канонерских лодок (по три корабля в каждом), дивизион сторожевых кораблей (два корабля) и отряд транспортов (пять судов). В охране водного района (ОВР) — дивизион сторожевых катеров (восемь «морских охотников» и два

бронекатера), дивизион тральщиков из 16 вымпелов и еще десятка два малых кораблей разных типов. Флотилия располагала несколькими береговыми батареями, немногочисленными подразделениями морской пехоты, строительным батальоном. Главное богатство — люди. Балтийский флот по тем трудным временам щедро поделился своими кадрами, прислал на Ладогу опытных офицеров, старшин и матросов, уже побывавших в боях.

Капитан 1-го ранга Ф. Т. Кадушкин.

Сергей Валентинович Кудрявцев пригласил меня к карте. Дела неважные. Большая часть побережья занята врагом. В нашем распоряжении нет ни оборудованных портов, ни хороших подъездных путей. Движение кораблей почти повсюду осуществляется на виду у противника. На побережье не затихают бои. Флотилия взаимодействует с войсками армий трех фронтов — Ленинградского, Карельского, Волховского. В их штабах находятся наши офицеры связи. Пехотинцы то и дело просят помощи. Флотилия охотно идет навстречу, но сил маловато. Да и

самим приходится отбиваться от ударов. Ведь все время находимся под прицелом врага.

Кудрявцев — выше среднего роста, круглолицый, вечно улыбающийся. Кажется немного рассеянным. На самом деле аккуратный и точный. За его плечами большой опыт службы: командовал миноносцем, потом работал в штабах. Сейчас на лице Кудрявцева задумчивость и усталость. Всем трудно. А начальнику штаба особенно. Ведь, по существу, все управление надо создавать заново. Части разбросаны по побережью. С кораблями нет почти никакой связи. Нет ни топливных, ни ремонтных баз, а ведь без них корабли не могут плавать.

Ф. Т. Кадушкин рассказывает мне о людях. Тяжкие испытания выпали им уже в первые месяцы войны.

В июле враг прорвал нашу оборону и в районе Питкяранта вышел к берегу озера. Кровопролитные бои шли в районе Сортавала, Кексгольм. Наши войска с трудом сдерживали натиск противника. 10 августа было решено их эвакуировать. Несколько дней под вражеским огнем корабли флотилии пробивались к берегу и принимали на борт части трех дивизий со всей их техникой и тылами. Другие корабли в это время вели огонь по противнику, высаживали небольшие десанты, чтобы удержать плацдармы, с которых эвакуировались войска. Кадушкин показывает мне письмо командира стрелкового полка Героя Советского Союза майора Краснокутова:

«Дорогие товарищи краснофлотцы! Наша часть, оказавшаяся в тяжелом положении, героически сражалась с превосходящим противником, отражая его атаки в течение 15 суток.

Бойцы, командиры и политработники с честью выполнили свой долг перед Родиной. Мы нанесли противнику огромный урон. Но слишком неравные были силы. Настал час, когда казалось, что спасения нам нет. И тогда подоспели вы. Мы особенно восхищены моряками флагманского корабля «Пурга». Под сильным огнем противника этот корабль подошел к берегу и принял на борт сотни наших бойцов. В бухту прорывались и другие корабли, залпами пушек они сдержали врага и смогли вывезти всех нас.

Сердечное спасибо, товарищи краснофлотцы, командиры и политработники, от ваших боевых друзей пехотинцев».

— Кто шел старшим на «Пурге?» — поинтересовался я.

— Командир дивизиона сторожевых кораблей капитан-лейтенант Балакирев.

Комиссар называет многих, проявивших мужество и мастерство в те трудные дни: офицеров Н. Ю. Озаровского, М. П. Рупышева, А. И. Федотова, П. И. Турыгина, П. С. Колесника, П. К.

Каргина, краснофлотца В. П. Кардаша, капитанов транспортов и буксиров И. В. Дудникова, Н. Д. Бабошина, И. Д. Ерофеева, И. А. Мишенькина. Женщины, входившие в команды судов Северо-Западного речного пароходства, подчас не уступали в отваге мужчинам.

С огромным интересом я выслушал рассказ комиссара о защитниках Орешка.

Заняв Шлиссельбург, немцы пытались овладеть крепостью, построенной на острове Ореховом еще при Петре I. Орешек отделяла от противника полоса воды шириной всего 180 метров, однако гитлеровцы так и не смогли одолеть это препятствие.

Защитники Орешка не отступили ни на шаг. Фашисты выпустили по крепости около 100 тысяч снарядов и мин. Все сооружения были разрушены, но гарнизон, насчитывавший три сотни пехотинцев и полсотни моряков-артиллеристов, выстоял.

Бывали дни, когда в строю оставалась только одна 45-миллиметровая пушка, да и та со сбитым прицелом. Но артиллеристы быстро восстанавливали орудия и снова вели огонь по врагу. Шесть раз матрос К. Л. Шкляр под непрекращавшимся обстрелом поднимал над крепостью сбитый снарядами советский флаг. Возглавляли мужественных моряков-артиллеристов капитан П. Н. Кочаненков, в прошлом учитель, и политрук А. Г. Морозов.

Плавать до последней возможности

13 октября, на другой день по прибытии в Новую Ладогу, я вступил в командование флотилией.

Командир батареи П. Н. Кочаненков.

Время не ждало. Ленинград уже испытывал трудности с продовольствием. Помочь городу могли только мы, ладожцы. Весь поток продовольствия, оружия, боеприпасов, медикаментов и множество других грузов теперь шло через озеро.

Для перевозок было мобилизовано все: и транспорты, и баржи, и боевые корабли. Плечом к плечу с военными моряками трудились речники Северо-Западного пароходства, которое оперативно было подчинено командованию флотилии.

Перевозки грузов осуществлялись по трассе: Гостинополье — река Волхов — Новая Ладога — Морье или Осиновец (так называемая большая трасса). Протяженность ее — 150 километров. Малая трасса, связывавшая Кобону с Осиновцом или бухтой Гольсмана, много короче — 29 километров. Незначительная протяженность ее, позволявшая увеличить оборачиваемость транспортных средств, а также наличие в составе флотилии в основном мелкосидящих судов определили

значение этой трассы как основного пути для перевозок по Ладоге. В мирное время здесь вообще не было судоходства. Пришлось срочно начать дноуглубительные работы. Выполнялись они в основном Балттехфлотом, возглавляемым опытным руководителем А. С. Гребенщиковым. В таком же спешном порядке сооружались порты в Осиповне и Кобоне. Эта задача возлагалась на инженерные и строительные части Ленфронта и Балтийского флота.

Вскоре я получил телеграмму от командующего Карельским фронтом генерала армии К. А. Мерецкова с просьбой прибыть к нему. На автомашине в сопровождении бессменного адъютанта Николая Андреевича Кузьмина, ставшего в годы войны одним из дорогих мне людей, я выехал в Лодейное Поле. На самом левом фланге фронта, в поселке Свирица, оборону держала бригада морской пехоты. Оба берега устья реки Свири находились в наших руках. Командир бригады, к которому я по пути заглянул, доложив обстановку на его участке, попросил не отзывать отсюда канонерскую лодку «Лахта» (командир В. Л. Ротин) и бронекатер. Командира бригады можно было понять: своей пусть и недостаточно мощной артиллерией эти корабли, возглавляемые командиром дивизиона канлодок В. С. Сиротинским, поддерживали пехотинцев, еще не успевших как следует закрепиться на рубеже. Хотя кораблям требовался профилактический ремонт, пришлось все же выполнить просьбу морских пехотинцев. Канлодке и бронекатеру было отдано приказание оставаться на их позициях, а сюда, в Свирицу, были вызваны работники технического и артиллерийского отделов тыла флотилии. Они сумели так организовать дело, что ремонт не отразился на боеспособности кораблей.

На командном пункте фронта Кирилл Афанасьевич Мерецков коротко познакомил меня с состоянием войск, пожаловался на недостаток оружия, а потом вдруг сказал:

— Выручайте. С секретарем городского комитета партии товарищем Кузнецовым я уже переговорил. Он обещал помочь. Но перевезти оружие можете только вы, моряки.

Вместе с офицерами штаба фронта в Ленинград отправились представители флотилии. Им удалось получить на ленинградских заводах минометы и автоматы. Для переброски драгоценного груза была выделена канонерская лодка. Трудно описать радость, с какой армейцы в Свирице разгружали корабль.

В середине октября положение еще более обострилось. Враг начал наступление на Тихвин и Волхов. Мы получили приказ срочно перебросить с западного на восточный берег озера 44-ю и 191-ю стрелковые дивизии и 6-ю отдельную бригаду морской

пехоты. Для руководства перевозками с группой офицеров штаба я перебрался в Осиновец, где был развернут выносной пункт управления.

Враг шел на все, чтобы помешать нам. Его авиация бомбила места сосредоточения войск. А погрузка затягивалась: не хватало кораблей и судов. Как назло грянули штормы. Только 24 октября первые суда с войсками отправились в Новую Ладогу.

Вскоре мы столкнулись с новой бедой: ударили морозы, у берегов появился лед. Чтобы ускорить перевозки, решили направлять корабли в район Леднева (неподалеку от Кобоны). Причалов здесь не было, войска высаживались в ледяную воду, в шугу. Но ледовая кромка у берега все росла. Вскоре к Кобоне корабли уже не могли пробиться. Снова стали возить войска к Новой Ладоге. К 8 ноября флотилия доставила на восточный берег озера 20334 бойца, 123 орудия, более сотни танков, автомашин, тракторов и около тысячи лошадей. Войска, сойдя на берег, немедленно шли на передовую и с ходу вводились в бой, чтобы любой ценой остановить врага.

Одновременно с перевозками войск корабли флотилии своей артиллерией подавляли опорные пункты противника на южном берегу озера перед фронтом 54-й армии, наносили удары по скоплениям войск в Шлиссельбурге, в районе поселка № 5 и Синявина.

В ноябре 1941 года противник вклинился в стык 54-й и 4-й армий и вплотную приблизился к городу Волхову, от которого до Новой Ладоги оставалось 25 километров. Падение Волхова означало бы потерю последней железной дороги, по которой поступали грузы из глубины страны. В этом случае вражеское кольцо вокруг города Ленина замкнулось бы окончательно, а флотилия оказалась бы в исключительно тяжелом положении.

Непосредственная угроза нависла над Новой Ладогой. Дело дошло до того, что мне пришлось пригласить командиров и военкомов и приказать подготовить к уничтожению склады, здания, причалы, мосты и ставшие на зимовку корабли. На глазах у многих стояли слезы, но все понимали необходимость этой крайней меры. Через несколько часов стали поступать доклады о выполнении задания. Огромная работа была проделана комендантом гарнизона капитаном 3-го ранга А. И. Ачкасовым.

В эти тревожные дни к нам прибыл уполномоченный Государственного Комитета Обороны по снабжению Ленинграда Д. В. Павлов. Этот неутомимый труженик и умелый организатор очень много сделал для своевременного поступления продовольствия, предназначенного осажденному городу. Узнав, что я собираюсь поехать к генералу И. И. Федюнинскому для

уточнения обстановки на фронте, Дмитрий Васильевич присоединился ко мне. Его беспокоила судьба грузов, скопившихся на восточном берегу озера.

Когда в маленькой тесной землянке мы разговаривали с командующим 54-й армией, его вызвала по прямому проводу Москва. Вернувшись, Иван Иванович Федюнинский сообщил нам, что просьба его удовлетворена, армия усиливается частями, переданными с Волховского фронта, и на нее возлагается оборона города Волхова. Командарм посетовал, что в частях не хватает стрелкового оружия, и он надеется на помощь моряков. Обстановка требовала немедленных действий. Я приказал снять часть пулеметов с кораблей и судов и передать пехотинцам. Конечно, трудно было принимать такое решение — ведь мы тем самым снижали огневую мощь кораблей. Но пошли на это, чтобы помочь армии остановить противника.

Со своей стороны мы тоже принимали меры, чтобы не допустить врага до Новой Ладоги. Прибывший к нам на должность помощника командующего флотилией по сухопутной части генерал-майор Г. С. Зашихин мобилизовал все силы для расширения фронта оборонительных работ. Новую Ладогу опоясали окопы и минные заграждения. Сотни моряков с кораблей, из частей и учреждений флотилии были сведены в отряды для сухопутной обороны города. Специальный план предусматривал порядок перехода кораблей и плавсредств из Новой Ладоги к западному берегу озера. В Осиновец для руководства подготовкой к приему их на необорудованном побережье отбыл капитан 2-го ранга Г. А. Визель

17 ноября из Новой Ладоги вышел первый эшелон кораблей. Он состоял из канонерской лодки «Селемджа», буксировавшей сторожевые катера МО-175 и МО-216, канонерской лодки «Бурея» с бронекатерами БКА-99 и БКА-100 на буксире и сторожевого корабля «Пурга». Четверо суток корабли преодолевали во льду 60-мильную трассу. На подходах к бухте Морье был раздавлен льдом МО-216. Личный состав и оружие с него успели снять на канонерскую лодку. БКА-99 получил большую пробоину в машинном отсеке, но был спасен.

На третьи сутки боев на подступах к Волхову противник был сломлен и отказался от дальнейшего наступления. Новая Ладога была спасена. Взрывать нам ничего не понадобилось.

Корабли флотилии продолжали перевозить грузы Ленинграду, хотя с каждым днем плавать становилось все труднее. Шторм и лед мешали перевозкам. К концу ноября ледовый припай достиг местами нескольких километров. А ледокольных судов у нас не было. Между тем осажденный

Ленинград голодал. Военный Совет Ленинградского фронта прислал телеграмму:

«Продолжать до последней возможности перевозки грузов канлодками и транспортами из Новой Ладоги в Осиновец и обратно.

Рейсы организовывать совместными распоряжениями начальника тыла фронта генерал-майора интендантской службы тов. Логунова и командующего КБФ вице-адмирала тов. Трибуца.

Командующий войсками Ленинградского фронта Хозин

Член Военного совета Секретарь ЦК ВКП(б) Жданов».

Да и сами ладожцы понимали, что останавливать перевозки нельзя. На лед с пилами, пешнями и взрывчаткой вышли моряки, пехотинцы и все население Новой Ладоги. С огромным трудом они пробивали во льду каналы, чтобы по ним могли пойти суда.

Но мороз делал свое дело. Многие корабли так и не смогли подойти к причалам. Вмерзнув в лед, они остались зимовать на рейдах. Так в открытом озере, на расстоянии от 5 до 13 миль от Новой Ладоги затерло льдами канонерские лодки «Лахта» и «Шексна», штабной корабль связи «Связист», спасательный корабль «Сталинец», тральщик ТЩ-63, транспорты «Ханси» и «Стенсо». С 5 декабря на эти корабли продовольствие и топливо доставлялись по льду, на машинах.

Первая военная кампания на озере подошла к концу. К этому времени корабли Ладожской военной флотилии и суда Северо-Западного речного пароходства доставили на западный берег свыше 60 тысяч тонн различных грузов. Оценивая напряженный труд ладожцев, «Правда» писала: «Ни налеты фашистских разбойников, ни артиллерийские обстрелы, ничто не могло остановить движение судов. Что нужно, поставлялось в любых условиях».

В ледовом плену

С поломанными винтами, помятыми корпусами корабли застывали там, где их застиг ледостав.

Вмерзшие в лед корабли превратились в неподвижную мишень для вражеской авиации. Правда, ладожцы постарались побыстрее замаскировать их. Окружали корабли глыбами льда, надстройки покрыли белой краской, засыпали снегом. Теперь их трудно отличить от торосов. Чтобы легче переносить холод, моряки утеплили корабли. На палубы насыпали шлак, поверх — слой снега. От корабля к кораблю протянулись шланги и трубы — по ним подавался пар для обогрева кают и кубриков. Система

паропроводов позволяла держать под парами котел только одного корабля, а котлы остальных кораблей в это время чистить и ремонтировать.

Капитан 1-го ранга П. С. Касьянчук.

Военком флотилии Ф. Т. Кадушкин в любую метель, в лютый мороз добирался пешком до зимующих кораблей, беседовал с матросами и офицерами, пытался хоть как-нибудь облегчить их житье-бытье. Надо было ободрить людей, укрепить их моральный дух. Комиссар знакомил моряков с событиями в стране и на фронте, призывал к постоянной бдительности и боевой готовности. Чуть выдавалось время, отправлялся и я на корабли, зимовавшие во льду. Чаще всего бывал на канлодках в Осиновце. Теперь еще ближе смог ознакомиться с ними и их людьми. Прямо скажем, сегодняшний военный моряк с трудом признал бы в этих посудинах боевые корабли. Раньше это были простые шаланды, которые отвозили грунт, поднятый со дна землечерпалками. Их

наспех переоборудовали. Шлюзы в днище, раскрывавшиеся, когда надо было выбросить песок, наглухо закрепили электросваркой, сверху сделали настил. Установили два 130-миллиметровых орудия с миноносцев, четыре зенитные пушки, пулеметы. Две небольшие паровые машины позволяли развивать ход, редко превышающий 10 узлов (18,5 километра в час). И все-таки это были настоящие боевые корабли. Воевали они отлично, вызывая восхищение наших друзей — пехотинцев. Большая грузоподъемность давала возможность использовать канлодки и для перевозки значительного количества грузов. В случае нужды канлодки превращались в буксиры и тащили за собой тяжелые баржи.

Сейчас канлодки ремонтировались. Машинные от деления были загромождены деталями разобранных механизмов. При тусклом свете электрических лампочек — нам удалось подвести к кораблям кабели, по которым с берега поступал ток, — матросы приводили в порядок свое заведование. Верхняя команда с титаническим терпением трудилась в выморозках. Вокруг корабля осторожно, тонкими слоями скалывался лед. Под образовавшимися выемками намерзал снизу новый слой льда. День за днем такие ледяные чаши углублялись, обнажая борт ниже ватерлинии, руль, винт. Матросы получали возможность устранять повреждения подводной части корабля.

Инженер-капитан П. И. Струмпе.

Штаб и политотдел флотилии провели расширенное совещание, на котором обсуждались вопросы ремонта кораблей. Флагманский механик инженер-капитан 2-го ранга П. С. Касьянчук нарисовал картину, заставившую всех глубоко задуматься. Работы предстояло страшно много. Но Касьянчук был полон оптимизма: справимся, с нашим народом ничего не страшно. С деловыми предложениями выступили дивизионный механик канонерских лодок инженер-капитан 3-го ранга П. С. Парфенков, командир электромеханической боевой части канонерской лодки «Бира» воентехник 1-го ранга Т. И. Лобуко, главный инженер судоремонтных мастерских инженер-капитан П. И. Струмпе и многие другие. Участники совещания единодушно заявили: с ремонтом уложимся в срок.

Капитан 2-го ранга М. А. Нефедов.

Работы было невпроворот. Приходилось не только восстанавливать изрядно изношенные механизмы и корпуса судов, но и строить мастерские, передвижные электростанции и электросварочные агрегаты. В Кобоне и Осиновце мастерские располагались в землянках. Корабли, вмерзшие в лед, обслуживались передвижными техническими станциями, смонтированными на автофургонах. Оборудованием они располагали примитивным — токарный и сверлильный станки, переносные горны. Но и этому моряки были рады. Люди трудились от подъема до отбоя. А надо было не только ремонтировать корабли, но и защищать их от вражеской авиации, заботиться об обороне стоянок. В окопах, вырубленных во льду, день и ночь дежурили дозоры. Прибавьте к этому недоедание. Продовольствия не хватало, люди слабели. Но все знали: ленинградцам еще труднее. В политотдел, в нашу флотильскую

газету «За Родину» стали поступать письма моряков. Они предлагали из своего и без того скудного пайка отчислять часть продуктов для ленинградских детей. Предложения были подхвачены всеми ладожцами. И мне не раз довелось видеть, с каким волнением матросы рассматривали рисунки, сделанные детскими ручонками, читали письма из детских домов и садов. Ребята благодарили моряков. И люди забывали про холод и усталость. Знали, что трудятся для спасения этих ребят, для спасения Ленинграда. А Ленинград, в свою очередь, помогал нам — присылал нам станки и материалы. В промерзших, обстреливаемых цехах ленинградские рабочие и работницы, еле державшиеся на ногах от голода, строили для Ладоги баржи (они доставлялись к нам в разобранном виде) и тендеры — небольшие самоходные суда, которые так пригодились здесь с началом навигации.

Мы проклинали лед, сковавший наши корабли. И вместе с тем с нетерпением ждали, когда он окрепнет. Лед на Ладоге из врага превращался в союзника Ленинграда. Моряки гидрографического отделения флотилии пристально следили за ледоставом. Лейтенант Е. П. Чуров (ныне он инженер-капитан 1-го ранга, профессор, доктор технических наук) в сопровождении старшего лейтенанта Б. Н. Васильева со своими помощниками первыми пошли по льду с одного берега на другой. За собой они тащили санки с вехами, обозначая дорогу. Так была проложена трасса, по которой через несколько дней двинулся нескончаемый поток грузовиков. Знаменитая ледовая «Дорога жизни» стала действовать.

Начальником ледовой дороги был назначен опытный энергичный моряк капитан 2-го ранга М. А. Нефедов.

Я не раз проезжал по ледовой трассе. Это было незабываемое зрелище. По заснеженной равнине, в которую превратилось озеро, шли десятки, сотни, тысячи машин. Они двигались по нескольким параллельным маршрутам, то сближались, то удалялись друг от друга, то строго прямо, то кружным путем, объезжая полыньи и воронки от вражеских бомб и снарядов. Здесь же на льду несли свою службу зенитчики, прикрывавшие огнем ледовую трассу. В продуваемых всеми ветрами палатках работали врачи, оказывая первую помощь раненым и обмороженным шоферам и дорожникам. В хмуром зимнем небе барражировали наши «ястребки», то и дело вступая в бой с вражескими самолетами.

Зенитная артиллерия флотилии вошла составной частью в общую систему противовоздушной обороны трассы. Наши береговые артиллеристы вели борьбу с вражескими батареями, обстреливавшими «Дорогу жизни».

На берегах озера полным ходом шло строительство портов и причалов, устанавливались погрузочно-разгрузочные механизмы, подводились железнодорожные и автомобильные пути. По решению Военного совета КБФ в Осиновце создавалась военно-морская база (командиром ее назначили капитана 1-го ранга Н. Ю. Авраамова). Преображалась Кобона, превращаясь в полноценный порт. Строить здесь было особенно трудно: район находился под обстрелом вражеской артиллерии, систематически сюда налетали фашистские бомбардировщики. Только что созданные сооружения подчас разрушались так, что их приходилось возводить заново.

Порты, возникшие на берегу озера, и зимой не бездействовали. Они стали перевалочным пунктом ледовой дороги.

Зима близилась к концу, повеяло весной. Не только мы, ладожцы, но и вся страна, особенно многострадальный Ленинград, с нетерпением ожидали начала навигации на озере. У нас появились новые заботы. Подвижка льда грозила бедой кораблям, зимовавшим на рейдах и в открытом озере. Чтобы спасти их, был создан специальный отряд во главе с начальником штаба флотилии капитаном 1-го ранг» С. В. Кудрявцевым. Походный штаб отряда возглавлял капитан 2-го ранга А. В. Соколов. Сотни моряков вооружились пешнями и взрывчаткой. Тяжелая и опасная работа дала свои плоды — ни один корабль не пострадал от подвижки и сжатия льдов.

Вторая военная навигация

Для планирования перевозок, руководства ими и контроля за движением кораблей и судов по озеру была создана специальная оперативная группа во главе с заместителем командующего флотилией по перевозкам капитаном 1-го ранга А. И. Эйстом. Он работал рука об руку с заместителем начальника пароходства А. Н. Новоселовым, которому непосредственно подчинялись речники. Огромная ответственность легла на главного диспетчера пароходства Л. Г. Разина с группой его помощников, наблюдавших за движением судов, на офицеров отделения перевозок штаба флотилии.

Противник зорко следил за нашими приготовлениями к навигации. Кораблям и судам вместе с береговой зенитной артиллерией все чаше приходилось отражать воздушные налеты. Для прикрытия кораблей с воздуха командование ПВО Ленинградского фронта по просьбе флотилии усилило охрану

рейда и гавани в районе Морье.

22 мая 1942 года с группой офицеров штаба флотилии и представителями Северо-Западного речного пароходства я прибыл на новые причалы в Кобоне, чтобы встретить ледокольный буксир Балттехфлота «Гидротехник», совершавший первый рейс по малой трассе. Судно вел опытный капитан Ф. М. Вялков. Помогал ему флагманский штурман флотилии капитан-лейтенант Ю. П. Ковель.

Ломая торосы, прокладывая путь взрывчаткой и пешнями, команда буксира пробивалась от западного берега озера к восточному почти сутки (по чистой воде судно прошло бы расстояние около 30 километров менее чем за 2 часа). Трудно было преодолеть нагромождение льдов в мелководном районе, но люди с честью выполнили свой долг, проложив путь Осиновец — Кобона. Навигация 1942 года открыта. С чувством огромной радости встретили мы судно. Вскоре команда «Гидротехника» получила поздравительные телеграммы от секретаря ЦК ВКП(б) А. А. Жданова, командующего Ленинградским фронтом генерал-лейтенанта Л. А. Говорова и от Военного совета Краснознаменного Балтийского флота, внимательно следивших за переходом.

Спустя несколько дней в Кобону, раздвигая крупный битый лед, прибыли под флагом начальника штаба флотилии капитана 1-го ранга С. В. Кудрявцева канонерские лодки «Селемджа», «Бира» и «Нора», пять тральщиков и транспорт «Вилсанди». Хотя над озером стоял сплошной туман, суда одно за другим отходили от причалов. На их борту сотни тонн продовольствия. На палубах тесно от людей: на западный берег направлялись бойцы и командиры — пополнение для Ленинградского фронта и Балтийского флота. 28 мая Осиновец — это был уже порт, располагавший причалами и необходимым оборудованием, — принял первый караван самоходных и несамоходных судов с грузами для Ленинграда.

Через три дня туман над озером рассеялся, и начались налеты вражеской авиации на наши порты.

С прибывшим в Кобону командующим КБФ вице-адмиралом В. Ф. Трибуцем мы находились у диспетчерской, когда над портом появилось 70 бомбардировщиков и 24 истребителя противника. Я имел возможность убедиться, что командиры кораблей и судов действовали по тревоге грамотно и четко.

Зенитчики базы и кораблей вступили в тяжелый бой. Метким огнем они заставили многие самолеты свернуть с боевого курса. Корабли, маневрируя, уклонялись от бомб. И все же врагу удалось разрушить два пирса, отдельные корабли и буксиры получили

повреждения. Погиб артиллерист канонерской лодки «Нора» капитан-лейтенант В. А. Жуков. Наиболее сильно в результате прямого попадания бомбы пострадала «Бира». Команда понесла потери. Тяжело ранило командира корабля капитан-лейтенанта А. И. Дудника, отличного храброго офицера. Получил ранение командир дивизиона капитан 2-го ранга Н. Ю. Озаровский. Но он не покинул корабль и привел его на ремонт в Новую Ладогу. Самоотверженно руководил борьбой за спасение корабля командир электромеханической боевой части воентехник 1-го ранга Т. И. Лобуко, позднее возглавлявший ремонт канлодки. Через некоторое время «Бира» снова вступила в строй действующих кораблей.

Нападение фашистской авиации не осталось безнаказанным для врага: наши летчики-истребители, корабельные и береговые зенитчики сбили несколько самолетов.

На другой день фашисты повторили налеты. О стремлении противника любой ценой помешать перевозкам через озеро свидетельствует хотя бы тот факт, что в течение трех дней вражеская авиация совершила около 500 самолето-вылетов. Но даже массированные удары не принесли успеха противнику, и в дальнейшем он отказался от них. Стервятники стали действовать поодиночке или небольшими группами. Только в отдельные дни на озере появлялись группы до двадцати бомбардировщиков.

Понимая, что одна авиация не в силах помешать перевозкам, враг сосредоточил на Ладоге свои корабли. Гитлеровцы перебросили сюда 6 минных заградителей и 30 больших и малых десантных барж, ранее предназначавшихся для высадки десанта в Англию. Муссолини направил на Ладогу 4 торпедных катера. Финское командование — несколько транспортов и катеров различных типов. Так на Ладожском озере образовалась объединенная неприятельская флотилия, имевшая на вооружении, кроме кораблей, большое количество самолетов.

Все это заставляло нас усилить бдительность, быть готовыми к любым неожиданностям.

А на Ладоге кипела жизнь. По углубленным фарватерам между Кобоной и Осиновцом двигались транспорты и тендеры. Буксиры и тральщики тянули тяжелые груженые баржи. Крупные суда направлялись по большой трассе.

Темп перевозок непрерывно нарастал. Ладожцы работали круглые сутки. На обоих берегах озера ни на минуту не прекращались погрузочно-разгрузочные работы. Ленинград все в больших количествах получал все необходимое для жизни и борьбы. Обратным рейсом корабли и суда везли тысячи женщин, стариков и детей, оборудование эвакуируемых фабрик и заводов.

Между Кобоной и Осиновцом курсировали десятки тендеров. Теперь мы по достоинству оценили эти небольшие суда, присланные на Ладогу рабочими Ленинграда. Снабженные обычными автомобильными двигателями, тендеры поднимали 15–25 тонн груза. Обслуживались они командой из двух-трех человек. Это были самоотверженные и неутомимые люди. Отдыхали они урывками, пока шли погрузочно-разгрузочные работы. Днем и ночью ходили эти суденышки без охранения. За ними часто охотились вражеские самолеты. Нередко после того, как судно подходило к причалу, мы узнавали, что среди моряков есть тяжелораненые. Истекая кровью, старшина тендера не выпускал руля из рук. Люди не думали о своей жизни, думали только о том, чтобы доставить грузы и пассажиров по назначению.

Командовал отрядом тендеров капитан 1-го ранга Ф. Л. Юрковский. Людей не хватало. Часто в команды тендеров назначались совсем не подготовленные, только что призванные матросы. Юрковский терпеливо обучал и воспитывал их.

Между экипажами тендеров развернулось соревнование: кто больше совершит рейсов. Юрковский всячески поддерживал и поощрял отличившихся, добивался, чтобы их опыт стал достоянием всех. Много времени на тендерах проводили и работники политотдела во главе с военкомом флотилии бригадным комиссаром Л. В. Серебренниковым.

Вообще мы, руководители флотилии, взяли за правило — обязательно бывать там, где всего труднее, где важнее всего ободрить, поддержать людей. Правда, таких трудных участков у нас всегда оказывалось слишком много, побывать на каждом из них не хватало ни сил, ни времени. Мы стремились сосредоточить на этих участках внимание наших политработников, партийных и комсомольских активистов, флотильской газеты. О героических подвигах ладожцев, выполнявших наиболее сложные задачи, рассказывалось в листовках. Мы посылали письма родителям и близким отличившихся матросов и старшин. Ответные письма тружеников тыла зачитывались на собраниях и перед строем моряков, их успешно использовали агитаторы в своих беседах.

Трудная задача выпала на долю офицеров отделения перевозок во главе с капитаном 1-го ранга А. И. Эйстом. Работая рука об руку с представителями Северо-Западного речного пароходства, они планировали подачу кораблей и судов под погрузку и разгрузку и их движение по трассам. Случалось, что в портах скапливалось огромное количество срочных грузов. Тогда на помощь армейским подразделениям, выделенным для

погрузочных работ, приходили экипажи кораблей. Часами они трудились с величайшим напряжением, а затем их ждала не менее тяжелая работа в походе.

Все жили одним желанием: как можно больше грузов и быстрее доставить в Ленинград. Самоотверженно работали моряки нашего отряда транспортов (командир капитан 3-го ранга В. П. Беляков). Эти тихоходные и слабо вооруженные суда чаще всего оказывались объектом атак вражеских самолетов. И все-таки зенитчики транспортов бесстрашно вступали в бой. Начальник штаба отряда старший лейтенант В. С. Лупач рассказал мне о том, как во время рейса из Осиновца в Кобону транспорт «Ханси», атакованный несколькими фашистскими бомбардировщиками, героически отбивался от стервятников. В этом бою погиб командир судна старший лейтенант Г. П. Коркин, получил тяжелое ранение военком старший политрук Богданов. Командование принял на себя старшина 1-й статьи А. В. Седов, который тоже был ранен. С залитым кровью лицом, он стоял у штурвала и все же привел судно к причалу. Пассажиры транспорта — сотни ленинградских детей — были спасены.

Не могу хотя бы несколько слов не сказать о политработнике «Ханси» Богданове. После излечения в госпитале его признали негодным для дальнейшей службы. Но он упросил оставить его на флотилии. Стал работать в политотделе. И по-прежнему был энергичен и отважен. Однажды на шлюпке пошел на отдаленную зенитную батарею, чтобы вручить партбилеты принятым в партию морякам. Одинокую шлюпку атаковал вражеский самолет. Богданов погиб.

С восхищением военные моряки отзывались о своих боевых соратниках — речниках Северо-Западного пароходства. Эти гражданские люди в мужестве и отваге не уступали закаленным воинам. Озерные буксиры «Буй» и «Морской лев» под командой капитанов А. И. Патрашкина и В. Е. Ишеева ходили в туман и шторм, ведя за собой по две-три, а иногда и четыре баржи. Тихоходные караваны часто подвергались вражеским обстрелам и бомбежкам. Но ничто не могло помешать этим смелым людям довести суда до порта назначения.

Однажды на Осиновец налетели вражеские самолеты. У причала стояла баржа с боеприпасами. Первое же попадание в нее могло вызвать взрыв, который нанес бы огромный ущерб всей базе. В критический момент к барже подошел речной буксир «Ростов». Капитан И. П. Копкин спокойно распоряжался на мостике. Матросы, выполняя его команды, быстро закрепили на барже трос, и буксир, искусно маневрируя, чтобы не попасть под бомбы, потащил баржу от причала. Все это делалось с

величайшей невозмутимостью. А ведь вода кругом кипела от взрывов, и осколки со свистом летели над самой палубой парохода.

В другой раз я видел, как буксир «Никулясы» (капитан И. А. Мишенькин) тащил за собой несколько барж. «Воз», как говорили речники, растянулся на добрых полкилометра. Над ним с ревом проносились фашистские бомбардировщики. Буксир продолжал идти своим курсом. На мостике стояла женщина. Сдержанно, без всякого видимого волнения она подавала команду рулевому и в машинное отделение, словно и не было над головой никаких самолетов. Позже я спросил о ней. Мне сказали, что это второй помощник капитана Антонина Киселева, прошлую навигацию плавала матросом, а теперь на капитанском мостике…

— Ох и смела! — проговорил мой собеседник, старый ладожский лоцман. — Любому мужику позавидовать!

Старшина 1-й статьи А. В. Седов.

Да, флотилия очень многим была обязана этим

замечательным людям! Чтобы ускорить вывоз из Ленинграда необходимого стране промышленного оборудования и подвижного железнодорожного состава, судостроители в короткий срок создали специальные баржи-паромы с рельсами на палубе. По ним подавались с пирса паровозы и вагоны. Тральщики и буксиры доставляли эти баржи в Кобону. Там паровозы сходили на причалы, подцепляли вагоны, и составы отправлялись в глубь страны.

Такое нововведение значительно облегчило дело, исключая перевалку грузов в портах. Но паромов не хватало. Помогла находчивость речников. Они предложили цистерны перевозить без паромов. Попробовали. По наклонному полотну — слипу — цистерны скатывались в воду. У них оказался достаточный запас плавучести, цистерны отлично держались на поверхности. И их буксировали, как обычные баржи.

А перед нами ставили все новые задачи. Поступило задание доставить в Ленинград лес. Тысячи бревен, связанные в огромные плоты, тащили по озеру буксиры, а иногда и тральщики, это было нелегкое дело, особенно в свежую погоду.

Летом эпроновцы КБФ под командованием инженер-капитана 1-го ранга М. Н. Чернецкого стали прокладывать по дну озера кабель и трубопровод. В этой сложной работе приняла участие и флотилия. Водолазы спускались на дно в любую погоду, нередко под воздействием противника с воздуха. Не обошлось без жертв. При прокладке четвертой нитки кабеля (всего их было протянуто пять) осколком бомбы смертельно ранило капитан-лейтенанта П. Т. Ивановского, руководившего работами.

Но приказ был выполнен. В блокадный город по подводному кабелю пошел ток с Волховской ГЭС. В Ленинграде ожили трамваи, заработали машины и станки на предприятиях, в квартирах ленинградцев загорелся свет. По трубопроводу, проложенному по дну озера, потекли в осажденный город нефть и бензин.

Конец вражеской флотилии

Перевозки по озеру были для нас наиглавнейшим делом. Но флотилии приходилось заниматься не только ими. Она вела и боевые действия, подчас очень тяжелые. Летчики взаимодействующей с нами авиации КБФ, наши зенитчики вместе с зенитчиками Ленинградского фронта отбивали атаки вражеских самолетов. Корабли несли дозорную службу, вели разведку, поддерживали огнем приозерные фланги сухопутных войск.

Сформированные нами отряды морской пехоты участвовали в боях в районе Мги, Синявинских высот и Малой Дубровки.

Сторожевые катера — «морские охотники», начиная с августа 1942 года, вели разведку вблизи занятого врагом побережья, чтобы достать «языка», уточнить силы и намерения противника. Успешные действия авиационной и корабельной разведки помогли командованию флотилии выяснить состав сил противника на озере.

В сентябре 1942 года немецко-фашистское командование вновь предприняло попытку захватить Ленинград. Оно стягивало сюда войска из Крыма, из-под Волхова. Однако командование Ленинградского фронта своевременно вскрыло вражеские замыслы и на ряде участков во взаимодействии с войсками Волховского фронта, провело наступательные бои. Созданная гитлеровцами группировка была обескровлена в боях, и враг был вынужден отказаться от своего намерения.

Именно в это время враг планировал удар по нашей флотилии. Начал он с того, что активизировал действия своей авиации. Вражеские самолеты почти беспрерывно висели над ладожскими трассами. Над озером шли ожесточенные воздушные бои. Балтийские летчики-истребители проявляли чудеса героизма. Мы с волнением наблюдали схватку 10 наших истребителей под командованием Героя Советского Союза капитана В. Ф. Голубева с 28 фашистскими самолетами. Балтийские летчики сбили пять вражеских машин и без потерь вернулись на свой аэродром.

Ладожцы хорошо знали и Героя Советского Союза капитана И. А. Каберова, на счету которого было 26 вражеских самолетов, сбитых над озером.

Летчики сообщили нам, что противник сосредоточивает в шхерах десантные корабли и катера. Вражеские катера стали прорываться и на наши трассы.

1 октября 17 вражеских десантных судов пытались проникнуть на большую трассу. На следующий день группа фашистских торпедных катеров обстреляла караван наших судов, но была отогнана огнем кораблей охранения.

В ночь на 9 октября в районе острова Коневиц звено «морских охотников» старшего лейтенанта А. С. Маклашевского (командиры катеров лейтенанты В. Ю. Пустынников и И. Т. Богданов) встретило 7 больших и 5 малых десантных барж и 12 малых кораблей и катеров противника. Несмотря на многократное превосходство врага, наши моряки вступили в бой. Противнику удалось окружить их. В ожесточенной схватке погиб катер Пустынникова. Катер лейтенанта Богданова вел бой, пока

не израсходовал боезапас, а затем прорвал кольцо и вернулся в базу. Противник, обнаружив наши самолеты и корабли поддержки, стал поспешно отходить. В этом бою он потерял десантную баржу. Несколько его судов получили повреждения.

Активные действия противника заставили нас принять необходимые контрмеры. Мы усилили охрану конвоев. Еще больше внимания стали уделять разведке. У всех портов были развернуты дополнительные наблюдательные посты и корабельные дозоры.

Наши опасения оправдались. Утром 22 октября около 30 десантных барж и катеров противника, пользуясь низкой облачностью, дождевыми и снежными зарядами, скрытно подошли к расположенному в южной части озера острову Сухо. На этом небольшом искусственном острове (90 метров длиной и 60 метров шириной) стоял маяк и размещалась батарея из трех 100-миллиметровых пушек. Гарнизон острова насчитывал около сотни человек.

В 7 часов 15 минут с дистанции 30 кабельтовых противник открыл по острову огонь и вслед за этим начал высаживать десант на катерах и резиновых шлюпках.

Вражескую флотилию, несмотря на туманную мглу, обнаружил наш дозор — тральщик ТЩ-100 под командованием старшего лейтенанта П. К. Каргина и сторожевой катер МО-171 старшего лейтенанта В. И. Ковалевского. Заметив корабли, приближающиеся к острову строем фронта, тральщик вступил с ними в бой и открытым текстом донес по радио в штаб флотилии: «Веду бой с десантом противника». Открыл огонь по врагу и «морской охотник».

Неприятельские корабли заметил и наблюдательный пост на острове. Артиллеристы заняли места у орудий и вступили в бой с приближающимися кораблями. Вражеские снаряды подожгли маячное здание. Располагавшийся там дальномерный пост и радиостанция вышли из строя. Осколками был ранен командир батареи старший лейтенант И. К. Гусев, но он продолжал руководить боем.

Известие о бое застало меня на западном берегу озера, в Осиновце. Я поджидал здесь командующего флотом вице-адмирала В. Ф. Трибуца и командующего авиацией флота генерал-лейтенанта М. И. Самохина. Когда начальник штаба флотилии капитан 1-го ранга С. В. Кудрявцев доложил мне о появлении у Сухо десантных сил противника, я приказал немедленно направить к острову корабли из Новой Ладоги. Новый командир Осиновецкой военно-морской базы, прибывший с боевых кораблей Балтики, капитан 1-го ранга А. Г. Ванифатьев

по моему распоряжению также выслал корабли к месту боя. Мы поспешили в Новую Ладогу, в штаб флотилии, где под руками были все средства связи и откуда было удобно руководить боевыми действиями. Здесь мы узнали, что, пока мы находились в пути, из Новой Ладоги вышел отряд кораблей под командованием капитана 3-го ранга П. А. Куриата в составе: канонерская лодка «Нора», 4 сторожевых катера и 3 тральщика, а из Осиновца — канонерские лодки «Бира» и «Селемджа», 2 бронекатера, 2 торпедных катера и 2 сторожевых катера. Командовал этим отрядом капитан 1-го ранга Н. Ю. Озаровский.

На командный пункт стекались донесения о действиях всех наших сил. Стало известно, что первая попытка противника высадить десант отбита, хотя это потребовало от гарнизона острова огромных усилий. Фашисты уже вплотную подступили было к орудийным дворикам батареи. Но артиллеристы отбросили врага, оттеснили к западной части острова.

По приказанию командующего флотом генерал-лейтенант М. И. Самохин поднял в воздух самолеты морской авиации, связался с командующим авиацией Ленинградского и Волховского фронтов и согласовал с ними организацию совместных действий по кораблям противника. Чтобы гарантировать точность выбора целей на озере, на ведущих самолетах эскадрилий Ленинградского фронта находились морские летчики-наблюдатели.

Капитан 3-го ранга П. А. Куриат.

В 9 часов 30 минут над островом появилась наша авиация. Первой по противнику ударила группа С. С. Беляева, вслед за ней группа А. А. Мироненко. Несмотря на численное превосходство немецких истребителей, наши летчики, ведомые Г. В. Крайневым, сбили несколько «мессершмиттов».

Отлично действовали в воздушных боях над островом и во время преследования вражеских кораблей Герой Советского Союза Г. Д. Костылев, Г. М. Богун, Г. В. Крайнов, В. И. Корнилов и многие другие летчики. Группа штурмовиков, возглавляемая Героем Советского Союза М. Г. Клименко, уничтожила несколько десантных барж. Вслед за морской авиацией удар по кораблям противника нанесли штурмовики Ленинградского фронта, ведомые подполковником Ф. В. Морозовым.

С подходом нашей авиации гарнизон острова сбросил в воду

остатки вражеского десанта. Герои этого боя — командир батарей старший лейтенант И. К. Гусев, военинженер 3-го ранга В. С. Мельницкий (руководивший работами по завершению установки орудий), старшина батареи И. И. Мартынов, командиры орудий П. Е. Пугач, Б. В. Баскаков, комендор Зубков, сигнальщики Антоненко и В. Валиневич, командир пулеметного расчета Ушаков и другие.

Действиями гарнизона острова, авиации и отрядов кораблей, вышедших из Новой Ладоги и Осиновца и в разное время вступивших в бой с противником, была сорвана попытка неприятельской флотилии захватить остров. Наши корабли и авиация преследовали врага до наступления темноты. В этот день авиация КБФ совершила 126 самолето-вылетов, авиация Ленинградского фронта — 74. От ударов с воздуха, огня кораблей и батарей острова противник потерял 16 десантных судов и 15 самолетов. Трофеями ладожцев стали десантный катер У-6, оборудованный противником под плавучую ремонтную мастерскую, и большая десантная баржа. Отремонтированные, они вошли в состав нашей флотилии и принимали участие в боевых действиях.

Противник потерял сотни солдат и матросов. У нас в этом бою было убито 7, ранено 26 человек. Погибли 2 наших самолета.

В бою у острова Сухо была фактически разгромлена фашистская флотилия на озере. Успешно проведенные ладожцами боевые действия еще раз продемонстрировали зрелость наших командиров, мужество, волю к победе и высокую выучку всех моряков.

Тысячи писем мы получили от наших друзей.

«От всего писательского сердца поздравляю Вас с блестящим делом ЛВФ 22 октября. Это продолжение Видлицких традиций… Это по-балтийски… Трасса в крепких руках. Новых успехов всем бойцам Ладоги», — телеграфировал писатель Всеволод Вишневский.

Очень взволновало всех нас письмо питомцев Ладоги, ушедших в бригады морской пехоты:

«Дорогие товарищи ладожцы!

Мы, питомцы Ладожской флотилии, восхищены героизмом, который вы показали при разгроме фашистского десанта. Вашими делами гордятся моряки всего флота».

Писали нам соседи — армейцы, летчики. Писали ленинградские рабочие. Редактор нашей флотильской газеты П. В. Бочкарев охотно печатал эти письма, и они с большим удовлетворением и гордостью были прочитаны на всех кораблях, во всех частях.

Часто в те дни в кругу офицеров мы размышляли о том, почему противник стремился высадить десант именно на острове Сухо. И пришли к выводу, что это вовсе не случайно.

Враг рассчитывал пересечь наши трассы и тем сорвать перевозку по озеру. По-видимому, был и другой план использовать Сухо в качестве трамплина для высадки десанта в тыл войскам Волховского фронта. Фашисты тщательно готовили операцию и удачно избрали время для нападения. Ненастная погода, долгая осенняя ночь, плохая видимость позволили им скрытно приблизиться к острову.

Однако враг не учел бдительности советских моряков, их решительности и мужества.

События у Сухо не отразились на перевозках. Движение по озеру не замирало. Вечером 22 октября строго по плану из Новой Ладоги вышел очередной конвой. До конца навигации оставались считанные дни, а город-фронт и флот нуждались в продовольствии, боеприпасах и пополнении. Мы мобилизовали все свои силы и средства, чтобы наращивать темпы перевозок. Грузы по Ладоге шли нескончаемым потоком.

По многим признакам мы догадывались, что наши войска готовят мощный удар по врагу. Значит, им потребуются тысячи тонн боеприпасов, оружия, продовольствия. И моряки флотилии не жалели сил, чтобы вовремя доставить эти грузы.

А плавать становилось все труднее. По нескольку суток подряд бушевали штормы. Едва они утихали, на корабли обрушивалась вражеская авиация. Мы подсчитали: за 194 дня навигации фашистские самолеты совершили 142 дневных и 27 ночных налетов, сбросив на наши базы и порты около 7000 бомб. Почти 3000 бомб разного калибра было сброшено на конвои и одиночные корабли и суда, совершавшие переход по озеру.

В боях флотилия несла потери. Многие наши товарищи ушли от нас навсегда. Многие попали в госпитали. Надо отдать должное работникам медико-санитарной службы флотилии во главе с Иваном Николаевичем Томилиным, беспокойным и энергичным человеком, великолепным организатором. Усилиями врачей большинство раненых были быстро поставлены на ноги и снова вернулись в строй.

Последний караван судов на западный берег прошел 7 января 1943 года. Неподалеку от пробивающихся во льду кораблей уже снова действовала автомобильная дорога. А последний корабль с грузом пришел 13 января, когда войска Ленинградского и Волховского фронтов уже перешли в наступление.

Озеро сковал сплошной лед.

Настала пора подвести итоги. Надо сказать, что сделали мы

за эту навигацию очень много. За всю свою историю Ладога, пожалуй, не знала столь интенсивного судоходства. За навигацию по озеру прошло в общей сложности 21700 судов. Они перевезли в Ленинград 780 000 тонн различных грузов, в том числе 353 000 тонн продовольствия, почти 12 000 голов скота, 4388 лошадей, 41638 кубометров леса. Ленинградский фронт и Балтийский флот получили более 300 000 бойцов пополнения. Из Ленинграда было эвакуировано полмиллиона женщин и детей, больных и раненых, 292 900 тонн различных грузов, главным образом промышленного оборудования и материалов, 271 паровоз и около 1622 вагонов и платформ, большая часть которых была с грузом.

Усилия военных моряков и речников Ладоги помогли вырвать Ленинград из тисков голода и обеспечить войска фронта всем необходимым для прорыва вражеской блокады.

В дни прорыва блокады я находился в районе поселка Морозова, на наблюдательном пункте майора Г. В. Кошева — командира нашего 302-го артиллерийского дивизиона. Моряки-артиллеристы своим огнем содействовали наступлению 67-й армии.

Через два часа после освобождения Шлиссельбурга мы с группой товарищей по льду добрались до города. Артиллеристы наши поработали на славу. Мы увидели результаты их огня. Снаряды развороти ли многочисленные доты, дзоты и другие оборонительные сооружения врага на левом берегу Невы.

Отступая из города, гитлеровцы почти полностью разрушили его. На месте зданий дымились развалины. Все сооружения порта были взорваны.

Наши инженерно-саперные части немедленно приступили к строительству железной дороги в узкой полосе прорыва и мостов через Неву, чтобы поток грузов из глубины страны поступал в Ленинград сквозным путем.

Немецко-фашистская авиация неистово бомбила район прорыва. Помогая строителям, химические подразделения флотилии ставили дымовые завесы. Весной эту задачу стали выполнять катера дымзавесчики. Вскоре по железной дороге пошли первые поезда.

Праздник на нашей улице

В зиму 1942/43 года ладожцы провели ремонт кораблей уже в более спокойной обстановке. Теперь у нас был и опыт, да и более совершенная ремонтная база. Зима прошла в труде и учебе.

Навигация в 1943 году началась в апреле, значительно

раньше, чем в предыдущие годы. Первое время пришлось плавать в тяжелых ледовых условиях. Обстановка требовала риска. Мне запомнилась беседа с А. А. Ждановым, который подробно интересовался готовностью кораблей и судов флотилии к плаванию в ледовых условиях, состоянием льдов на озере и метеорологическими прогнозами.

— А что будет с кораблем, если он попадет во льды, находящиеся в состоянии сжатия или торошения? — спросил товарищ Жданов.

Я ответил, что в крайнем случае может раздавить корабль, но при этом он сразу не потонет. С него можно будет снять людей на лед.

— Давайте условимся, товарищ Чероков: смелее плавать! Не бойтесь риска. Нам нужно продовольствие. Корабль может погибнуть, но люди при этом должны быть вовремя сняты, — напутствовал меня Андрей Александрович.

Вернувшись на флотилию, я немедленно довел эти указания до всего личного состава канонерских лодок и транспортов, которые должны были первыми открыть навигацию. Рискуйте, но людей берегите!

6 апреля мы проводили в рейс транспорт «Вилсанди». Его сопровождал ледокольный корабль «Шексна». Неподалеку от Кобоны транспорт был зажат льдами. Ничто не помогло. Корпус судна не выдержал огромного давления. В трюм хлынула вода. Команда и пассажиры, сняв с судна наиболее ценное, сошли на лед. «Вилсанди» затонул. Это была крупная потеря в корабельном составе Ладожской военной флотилии.

Несчастье с «Вилсанди» не остановило перевозок. Мы отправляли в путь одно судно за другим. Дело в том, что единственная железная дорога, которую удалось протянуть в Ленинград, проходила всего в 7—10 километрах от линии фронта и подвергалась артиллерийскому обстрелу. Поэтому пропускная способность ее была невелика. Значительный поток грузов продолжал идти по озеру. Только в апреле мы перевезли 54 640 тонн грузов и свыше 18 тысяч пассажиров. С таким напряжением пришлось работать всю весну. Лишь в июне, когда полностью были готовы железнодорожные мосты через Неву, поток грузов, перевозимых по озеру, заметно убавился. Мы распрощались с героическими тружениками малой трассы — экипажами тендеров. Вместе со своими судами они были переброшены на Балтику и Черное море. Позже на Черное море мы проводили шесть «морских охотников». Вскоре мы узнали, что наши тендеристы и катерники участвовали там в десантных операциях и показали себя отважными воинами.

Перевозки по озеру продолжались. В мае и июне фашистские самолеты особенно часто нападали на наши корабли и суда. Но теперь мы могли более успешно бороться с вражеской авиацией. У нас на флотилии появилась своя авиагруппа, в которую входили истребительный полк и разведывательная эскадрилья. Наши истребители взаимодействовали с авиацией Ленинградского фронта. Летчики действовали с большим напряжением сил и надежно прикрывали озерные трассы, корабли и военно-морские базы. Их отваге, а также мастерству и высокой бдительности зенитчиков мы обязаны тем, что враг не смог нанести нам существенного урона. Правда, отдельные береговые сооружения были повреждены при бомбежках, но инженерно-строительные части быстро их восстанавливали.

24 мая гитлеровская авиация совершила массированный налет на порт Морье. Зажигательная бомба попала в склад с горючим. К небу взметнулся густой столб черного дыма. Туда сейчас же устремились на «эмке» командир Осиновецкой военно-морской базы капитан 1-го ранга М. А. Нефедов и начальник штаба капитан 2-го ранга П. И. Барабан. Осколком разорвавшейся неподалеку бомбы Нефедов был убит. Мы потеряли эрудированного, энергичного и смелого офицера.

К началу июля большую часть своей авиации гитлеровцы были вынуждены перебросить под Орел и Белгород, где над ними нависла угроза катастрофы. Фашистские самолеты стали реже показываться на Ладоге.

Наибольшего размаха перевозки по озеру достигли в июле — октябре. В конце июля корабли флотилии перебросили с восточного на западный берег 86-ю стрелковую дивизию и 73-ю отдельную морскую стрелковую бригаду. У нас уже накопился достаточный опыт, и мы перевезли эти войска за четверо суток. Для скрытности перевозки осуществлялись только в темное время суток.

Кроме малой и большой трасс теперь на озере появился новый маршрут — Кобона — Шлиссельбург. Плавать нашим кораблям стало намного легче: после разгрома у Сухо противник почти не противодействовал перевозкам. Войска вместе с тяжелой техникой были доставлены к месту назначения точно в срок.

От осенних дождей развезло дороги. Командование Волховского фронта обратилось к нам с просьбой помочь организовать снабжение 4-й армии по протокам Волхова. Штаб флотилии, которым в это время руководил капитан 1-го ранга Александр Петрович Александров, человек высокой культуры и беспредельного трудолюбия, блестяще справился с этой задачей. По Волхову и его мелководным протокам, считавшимся раньше

несудоходными, пошли тендеры. Под вражеским артиллерийским и минометным огнем они доставили войскам продовольствие и боеприпасы.

Ответственные задачи решали катерники флотилии. Они ходили в разведку, совершали набеги на береговые объекты противника, искали и уничтожали фашистские суда. С большим напряжением трудились моряки 6-го дивизиона тральщиков, которые вели контрольное траление на трассах и в других районах озера.

Из Кронштадта к нам прибыли подводные лодки М-77 и М-79. Они вели разведку на вражеских коммуникациях, постоянно наблюдали за противником, держали под наблюдением подходы к его базам. Эти разведданные, уточненные и дополненные сведениями, собранными экипажами надводных кораблей, авиацией и группами разведчиков, очень пригодились нам при разработке будущих наступательных операций. Возглавлял разведывательную службу на флотилии капитан 3-го ранга М. Н. Батов, инициативный и пытливый офицер.

Корабли флотилии продолжали поддерживать артиллерийским огнем приозерные фланги наших сухопутных войск. Особенно часто поступали заявки от частей, действовавших в районе рек Свири и Волхова. Моряки вели огонь по вражеским войскам, разрушали огневые точки и оборонительные сооружения противника.

Наконец настал день, который мы ждали и к которому готовились так долго. В январе 1944 года могучий удар войск Ленинградского и Волховского фронтов и моряков Краснознаменного Балтийского флота освободил Ленинград от вражеской блокады. 27 января город Ленина салютовал доблестным советским воинам, в том числе и морякам Ладожской военной флотилии и нашим верным соратникам речникам Северо-Западного речного пароходства. Трудно описать радость, которую мы испытали в те исторические дни.

Родной Ленинград, крупнейший культурный, научный и промышленный центр нашей страны, был избавлен от артобстрелов и бомбежек, расправил свои могучие плечи…

Ладога отныне утратила значение основной коммуникации, связывающей Ленинград со страной. Порты Северо-Западного речного пароходства на озере были расформированы. Возобновились перевозки по рекам Паше, Сяси и Волхову, Новоладожскому каналу и Неве, приведенной силами флотилии в судоходное состояние. По Ладоге доставлялись лишь лес, лесоматериалы и дрова. Этим занимались суда пароходства. Ладожская военная флотилия продолжала обеспечивать

безопасность этих перевозок.

С освобождением левого берега Невы появилась возможность маневра силами. Теперь при необходимости флотилию могли усилить за счет кораблей Балтийского флота и в то же время перевести в Финский залив корабли и суда, освободившиеся на озере. На Ладоге еще оставались вражеские войска. Наши корабли прикрывали фланги сухопутных частей, своими ударами держали врага в постоянном напряжении.

Войска Ленинградского и Карельского фронтов готовились к совместному наступлению. Готовились к этому и мы. Штаб флотилии (его теперь возглавлял капитан 1-го ранга А. В. Крученых, сменивший Александрова, переведенного на Балтику) разработал детальный план боевых действий. Перед нами была поставлена задача — непрерывно беспокоить врага, отвлекать на себя его внимание, пока наши войска не подготовят мощный удар с суши.

25 мая отряд сторожевых катеров под командованием капитан-лейтенанта И. П. Волощенко обстрелял поселок Вуохенсало. Береговые батареи противника открыли ответный огонь, и это позволило определить их позиции и калибр орудий. 28–29 мая другие катера под общим командованием командира дивизиона капитан-лейтенанта П. С. Колесника нанесли удар по поселку Лошиоки. Противник был застигнут врасплох, его береговые батареи открыли огонь с большим опозданием. Наши катера выпустили по врагу сотни снарядов, вызвав в его стане немалый переполох.

А на другой день — новый набег. На этот раз в нем участвовали канонерская лодка «Конструктор» (командир капитан-лейтенант Н. И. Мартынычев) и два сторожевых катера. Их действия прикрывали несколько кораблей и истребительная авиация. Руководили операцией командир отряда канонерских лодок капитан 1-го ранга В. Н. Лежава, перед которым была поставлена задача — выявить месторасположения неприятельских береговых батарей. В 23 часа 30 минут «Конструктор» открыл огонь. Противник ввел в бой почти все свои орудия калибром от 88 до 152 миллиметров, расположенные на острове Коневиц, на мысах Ярисивиниеми, Иллянииемии из района Сортанлахти. Вражеские снаряды иногда падали в 20–25 метрах от наших кораблей. Но, применяя противо-артиллерийский зигзаг, прикрываясь завесами, моряки не давали вести прицельный огонь. На берегу видны были взрывы и пожары. Корабли отошли, собрав ценную информацию о расположении огневых точек противника на острове.

10-12 июня, когда войска Ленинградского фронта развернули

наступление на Выборг, корабли флотилии под флагом командующего поддерживали артиллерийским огнем правый фланг нашей 23-й армии. Командующий фронтом генерал армии Л. А. Говоров попросил нас также произвести демонстративную высадку десанта в районе мыса Никулясы (остров Коневиц). Эту задачу выполнил специально выделенный отряд кораблей. Действия флотилии оказали существенную помощь нашим наступавшим частям, сковав значительные силы противника. А мы в те дни получили хорошую тренировку, которая в скором времени очень пригодилась.

В середине июня меня не раз приглашал к себе командующий Карельским фронтом генерал армии К. А. Мерецков. Войска фронтов готовились к Свирско-Петрозаводской наступательной операции. Перед флотилией была поставлена задача: высадить десант в составе 70-й отдельной бригады морской пехоты в районе Гумбариц или бухты Андрусова у острова Сало. Одновременно мы должны были помочь пехотинцам форсировать реку Свирь и огнем корабельной артиллерии содействовать их наступлению вдоль побережья озера.

Изучив характер побережья и систему обороны противника, мы пришли к выводу, что лучшим местом для высадки десанта является район между реками Видлица и Тулокса. Район этот был в тылу противника, в 70 километрах от линии фронта. Поблизости проходили железная и шоссейная дороги. Перерезав их, мы лишим противника возможности перебрасывать подкрепления своим войскам, а в случае поражения он не сможет организованно отступить. К тому же характер прибрежной полосы способствовал высадке десанта: ровный берег, глубина возле него позволят высадочным средствам подходить прямо к суше.

Согласовали наши соображения с командующим 7-й армией генерал-лейтенантом А. Н. Крутиковым. Замысел ему понравился. Вскоре наш план был одобрен командующим фронтом.

Высаживать десант нам предстояло в историческом месте. Именно здесь, в междуречье Видлицы и Тулоксы, 27 мая 1919 года моряки молодой Онежской флотилии одержали крупную победу над белогвардейцами. Операция вошла в историю под именем Видлицкой. Мы свою операцию назвали Тулоксинской.

Общее командование операцией возлагалось на меня. Начальником штаба был назначен капитан 1-го ранга А. В. Крученых, командиром высадки — капитан 1-го ранга Н. И. Мещерский, командиром отряда артиллерийской поддержки — капитан 1-го ранга В. Н. Лежава, командиром отряда транспортов — капитан 2-го ранга М. О. Котельников. Отряд высадочных средств возглавил капитан-лейтенант А. С. Сочинин, отряд

кораблей охранения — капитан 3-го ранга Н. И. Кирсанов, базу высадки — капитан 3-го ранга П. И. Турыгин. Командиром десанта командующий фронтом назначил командира 70-й бригады морской пехоты подполковника А. В. Блака.

Для участия в десантной операции флотилия выделила более 70 кораблей и катеров. Прикрытие с воздуха и авиационная поддержка возлагались на 7-ю воздушную армию в составе трех штурмовых и двух бомбардировочных авиаполков, а также на истребительные части ВВС Балтийского флота и группу истребителей Ладожской флотилии.

Штаб флотилии провел с офицерами специальное учение. Начальник связи полковник И. С. Бузин организовал целую серию тренировок со средствами связи между войсками, кораблями, авиацией, корректировочными постами. Морские пехотинцы отрабатывали посадку на корабли и высадку с них на берег.

Офицеры политотдела флотилии во главе с капитаном 1-го ранга И. С. Петровым организовали разъяснительную работу среди моряков и морских пехотинцев, добиваясь, чтобы каждый боец знал цель намеченной операции, представлял трудности, которые его ожидают. Особое внимание обращалось на то, чтобы развить у людей чувство взаимной выручки, инициативу и исполнительность. Политработники и коммунисты рассказывали о смелых и инициативных действиях наших моряков и пехотинцев во время десантных операций на Черном море, Севере, на Балтике. Сплоченный, отлично подготовленный партийно-политический аппарат флотилии внес огромный вклад в подготовку операции и ее успешное осуществление.

К вечеру 19 июня части десанта, корабли и плавсредства сосредоточились в устье реки Волхов, в Новой Ладоге — главной базе флотилии.

В это время часть кораблей должна была артиллерийским огнем содействовать наступлению войск Карельского фронта и обеспечить форсирование ими реки Свири. 21 июня после авиационной и артиллерийской подготовки войска 7-й армии устремились вперед. Заранее сосредоточенный в устье Свири отряд бронекатеров, которым командовал капитан 3-го ранга В. А. Степаненко, вел огонь по противнику. Вслед за этим тендеры и катера, доставленные по железной дороге и автотранспортом в район Лодейного Поля, начали переправлять на правый берег реки наши войска и технику, включая танки. Всего было переброшено несколько десятков тысяч солдат и офицеров. Большого труда стоила доставка тяжелых и громоздких грузов. Немало пришлось потрудиться бойцам и командирам инженерной службы флотилии во главе с инженер-полковником

Н. С. Котовым. Под вражеским огнем в кратчайшие сроки были сооружены подъездные пути и причалы, выдерживавшие вес тяжелых орудий и танков.

Еще не закончилось форсирование Свири, как поступил приказ — приступить к десантной операции.

22 июня десант погрузился на транспорты и катера. Все корабли первого эшелона вышли на рейд, построились в походный ордер и в 15 часов 30 минут начали движение в район высадки. В полночь вышел второй эшелон десанта. Мой командный пункт был на канонерской лодке «Бира». Начальником походного штаба шел капитан 1-го ранга К. М. Кузнецов.

Стояла тихая белая ночь. Светло, как днем. Берег виден за двадцать миль. Естественно, что противник нас мог заметить, и на внезапность рассчитывать не приходилось. Поэтому большое значение мы придавали авиационной и артиллерийской подготовке плацдарма высадки. Флагманский штурман флотилии капитан 2-го ранга В. Г. Паршин точно по времени вывел корабли в точку поворота к берегу.

В 5 часов корабли отряда артиллерийской поддержки открыли огонь по берегу. Через несколько минут появилась наша авиация.

Пока артиллерия и авиация обрабатывали вражескую оборону, передовой отряд десанта на катерах и тендерах устремился к берегу. Огонь был перенесен в глубину боевых порядков противника. С передовым отрядом на берег высадились корректировочные посты. Теперь стрельба из орудий велась с точным целеуказанием.

Противник попытался помешать высадке десанта. 18 бомбардировщиков налетели на наши корабли и суда. К счастью, вражеские летчики отбомбились беспорядочно. Только одна бомба попала в цель — десантную баржу ДБ-51, захваченную нами у противника в 1942 году у острова Сухо. На ней было ранено семь человек. Судно получило незначительные повреждения и продолжало выполнять задачу.

Без существенных помех передовой отряд за полчаса высадился и основательно закрепился на берегу. В район высадки на торпедном катере прибыл командующий флотом вице-адмирал В. Ф. Трибуц. Уточнив обстановку и дав необходимые указания, он вернулся в Новую Ладогу, куда стекались все сведения о ходе операции и откуда ему было легче влиять на развитие событий.

К 9 часам 20 минутам под прикрытием дымовых завес и артиллерийского огня высадились войска первого эшелона. В 14 часов началась высадка второго эшелона.

Противник усиливал противодействие. Он подтянул артиллерию и минометы. Вокруг кораблей вырастали столбы воды, взметенные взрывами. Отдельные корабли получили повреждения, появились убитые и раненые. Но боевой порыв моряков был неудержим. Пока одни вели огонь, другие заделывали пробоины, тушили пожары, восстанавливали поврежденные механизмы.

Морские пехотинцы заняли побережье. На севере они подошли к озеру Линдоя, на востоке перерезали шоссейную и железную дороги, а на юге почти вплотную приблизились к реке Тулоксе.

Враг отчаянно сопротивлялся. Он перебросил к нашему плацдарму войска, бронепоезд и минометные батареи, то и дело переходил в контратаки, стараясь сбросить морских пехотинцев. Наши корабельные артиллеристы быстро нащупали бронепоезд и точными залпами заставили его замолчать.

24 июня погода стала резко ухудшаться. Подул свежий ветер, поднялась волна. Низкая облачность не давала взлетать авиации. Поддерживать десант могли только канонерские лодки и бронекатера. Их орудия стреляли почти беспрерывно. А неприятель успел перегруппировать силы. Сопротивление его усилилось. Наши части были вынуждены перейти к обороне. От подполковника А. В. Блака стали поступать тревожные донесения: в бригаде значительные потери, кончаются боеприпасы. Надо было срочно помогать морским пехотинцам. Еще интенсивнее стали вести огонь корабли.

С группой офицеров штаба я сошел на берег. Флагманский артиллерист флотилии капитан 1-го ранга Г. Н. Слизкой облазил весь плацдарм — ему не терпелось посмотреть последствия огня корабельной артиллерии. Флагманский связист флотилии полковник И. С. Бузин проверил организацию связи между кораблями, базой службы высадки и частями десанта. Я поговорил с командирами частей, спросил, какую еще им помощь можно оказать. Ответ был один: больше огня и больше боеприпасов. Заверил морских пехотинцев, что их заявки будут выполнены.

Генерал-майор интендантской И. Я. Пешков.

Я приказал снять с кораблей и отправить на берег все винтовочные патроны, а также 37- и 45-миллиметровые снаряды. Начальник тыла флотилии получил приказание срочно доставить боеприпасы для кораблей и морской пехоты. Начальнику штаба, который находился в это время в Свирице, было дано задание ускорить посадку на суда нового десанта (чтобы закрепить и развить успех, командование фронта выделило 3-ю бригаду морской пехоты под командованием инженер-капитана 1-го ранга И. С. Гудимова; мы ее должны были в кратчайшие сроки перебросить на плацдарм).

К 16 часам при сильной волне, под вражеским обстрелом к пунктам высадки подошли суда и высадили части 3-й морской бригады. Это резко изменило обстановку на берегу. Вражеские контратаки были отбиты. Большую поддержку десанту оказали доставленные речниками на баржах мощные гаубицы и крупнокалиберные зенитные пушки. Артиллерийские дивизионы быстро сошли на берег и открыли огонь. Наши части снова двинулись вперед. Шторм бушевал. Мелкие суда и катера порой

совсем скрывались в волнах. Один катер выбросило на берег.

Ночью, когда мы стояли на мостике «Конструктора», с ног до головы мокрые от брызг, сквозь вой ветра донесся голос Москвы: радист включил корабельную трансляцию. Передавался приказ Верховного главнокомандующего. Родина благодарила воинов Карельского фронта и моряков Ладожской и Онежской флотилий за победу в Свирско-Петрозаводской операции.

Этой же ночью я побывал и в Новой Ладоге. Первый, кого я увидел, был начальник тыла флотилии полковник интендантской службы И. Я. Пешков. Великолепный хозяйственник и организатор, Иван Яковлевич, несмотря на все трудности, сумел отлично организовать дело. Десант и корабли были обеспечены всем необходимым. После взаимных поздравлений с успешным развитием операции мы поднесли встречавшим маленького медвежонка — его подобрали десантники во время боя в лесу.

Уточнив обстановку (особенно беспокоили результаты ночного шторма) и немного отдохнув, я на торпедном катере вернулся в район операции. Погода улучшилась. 25 и 26 июня бригады морской пехоты при артиллерийской поддержке канонерских лодок и бронекатеров прочно удерживали рубеж и иногда переходили в успешные атаки.

В полночь 27 июня подразделения десанта соединились с передовыми частями 7-й армии и вместе с ними перешли в наступление на Питкяранту. Наши корабли продолжали поддерживать их огнем артиллерии. Вскоре советские войска вышли на государственную границу СССР. Противник поспешно отходил.

28 июня Тулоксинская десантная операция завершилась. Часть кораблей осталась в районе высадки: в их поддержке нуждались войска, наступавшие вдоль побережья и форсировавшие проливы между материком и островами Лункулансари и Мантсинсари. Остальные корабли флотилии и суда Северо-Западного речного пароходства вернулись в Новую Ладогу.

Коммунистическая партия и Советское правительство высоко оценили боевые дела ладожцев. За выдающиеся заслуги перед Родиной и образцовое выполнение боевых заданий Ладожская военная флотилия была награждена орденом Красного Знамени. Это была награда тем, кто снабжал Ленинград, вез сюда пополнение для фронта и флота, а из блокадного города вывозил детей и женщин, больных и раненых, промышленное оборудование и станки, оборонял Орешек, уничтожал вражескую флотилию в бою у острова Сухо, поддерживал огнем кораблей и береговых батарей приозерные фланги наших войск, участвовал в

Свирской и Тулоксинской операциях. Это была награда не только морякам Краснознаменной Ладожской флотилии, но и их верным боевым друзьям — речникам Северо-Западного речного пароходства.

Фронт отодвинулся далеко на запад. Ладога стала вновь внутренним озером нашей страны. Военные моряки покинули его просторы. Впереди было еще много боев. Вчерашние ладожцы вместе со своими кораблями перешли на Балтику, чтобы вписать новые славные страницы в историю Великой Отечественной войны.

Линкоры Ладоги

Капитан 1-го ранга Н. Ю. ОЗАРОВСКИЙ

Николай Юрьевич Озаровсний (1895–1950) в период с шюля по ноябрь 1941 года командовал канонерской лодкой „Бурея", с ноября 1941 по август 1943 года — соединением канонерских лодок Ладожской военной флотилии.

Ниже публикуются страницы из военного дневника Н. Ю. Озаровского.

Канонерская лодка «Бурея»

10 июля 1941 года был получен приказ о моем назначении командиром канонерской лодки «Бурея», которая стояла у стенки судоремонтного завода. Увидел я ее впервые 12 июля.

Нужно сознаться, внешность «Бурей» не очаровывала с первого взгляда. Это была построенная в Германии по заказу Советского Союза морская грунтоотвозная шаланда водоизмещением 1000 тонн с двумя паровыми машинами по 500 лошадиных сил каждая. Ее приземистый корпус с широким и длинным полубаком и таким же полуютом не создавал того впечатления стремительности и динамичности, которые больше всего ценятся в облике боевого корабля. Зато ее вид говорил о прочности, основательности и живучести. Чувствовалось, что машины «Бурей» способны безостановочно вращать гребные винты целыми месяцами, а в глубоких недрах корабля хватит места для размещения запасов снабжения и горючего, достаточных для перехода через океан.

У сходни меня встретили помощник командира корабля старший лейтенант Михайлов и командир электромеханической боевой части военинженер 3-го ранга Савельев.

Через час, просмотрев технический формуляр и сделав беглый осмотр корабля, мы вместе с военинженером Савельевым отправились в заводоуправление. Рассмотрев чертежи совместно с конструкторами, мы составили представление о содержании и объеме работ по довооружению и перевооружению корабля. Сущность их заключалась в том, что на корабле предстояло заново установить универсальную артиллерию. В связи с этим необходимо было значительно расширить артиллерийские погреба, убрать фок-мачту как помеху ведению огня в носовых секторах, поставить крепления под новые орудия, оборудовать новые боевые посты и жилые помещения для команды, численность которой значительно возрастала.

Рабочей силы на заводе не хватало. По призыву партии сотни рабочих, начальники цехов, техники и инженеры записывались в ряды народного ополчения. Завод формировал свою воинскую часть. Рабочие, оставшиеся в цехах, обещали работать так, чтобы полностью возместить труд ушедших на фронт.

С инженером — производителем работ мы договорились, что личный состав корабля по крайней мере половину своего

рабочего времени будет затрачивать на работу по перевооружению корабля и этим облегчит затруднения завода с рабочей силой. Остальное время личный состав корабля должен был употребить на боевую подготовку.

Начались дни напряженной работы. Канонерская лодка «Бурея» днем и ночью содрогалась от стука пневматических молотков и озарялась молниями вольтовых дуг, образующихся при электросварке. На корабле одновременно резали металл автогеном, клепали и сверлили переборки и корпус пневматикой, сваривали швы с помощью электросварки. За рабочими корпусного цеха шли электромонтеры, которые тоже сверлили переборки и подвешивали кабели и бронированные провода. За ними следовали уборщицы, пожарные, переносившие огнетушители, и, наконец, маляры со своими ведрами, кистями, пистолетами, стреляющими распыленной краской…

В такой обстановке ни заниматься боевой подготовкой, ни разрабатывать новую боевую организацию, ни есть, ни спать не было возможности. Выход из положения был найден. Мы переселились на длительно ремонтировавшийся корабль, стоявший за кормой у «Бурей». На палубе этого корабля временно установили зарядные станки, а на мостике — дальномер и приборы управления огнем. Теперь появилась возможность тренировать бойцов орудийных расчетов, группы управления огнем и дальномерщиков. Команда «Бурей» здесь же обедала и спала.

Личный состав корабля состоял в основном из трех групп. Первую представляли кадровые матросы, старшины и офицеры Краснознаменного Балтийского флота. Некоторые из них являлись участниками советско-финляндской войны. Все они прошли отличную, методически отшлифованную школу боевой и политической подготовки мирного времени, были молоды, здоровы и дисциплинированны.

Вторая группа состояла из добровольцев, пришедших на «Бурею» из советского торгового флота — все с одного транспорта. Эта группа в полном составе была назначена в электромеханическую боевую часть на должности машинистов, котельных машинистов, трюмных машинистов, электриков и матросов аварийной группы. Их командиром стал военинженер 3-го ранга Савельев, в прошлом матрос старого флота, участник первой мировой и гражданской войн. Он прослужил 10 лет в военном и 15 лет в торговом флоте Советского Союза, плавал по всем морям и океанам и в советское время экстерном закончил вуз. Спокойный, деловитый, решительный и знающий, он был непререкаемым авторитетом в глазах своих подчиненных. Трудно

было бы найти лучшего офицера для того, чтобы быстро обучать добровольцев из торгового флота управлению механизмами корабля, приемам борьбы за живучесть и привить им ту дисциплину высшего класса, которая необходима на борту боевого корабля, особенно во время войны.

Наконец, третью группу составляли запасные разных возрастов, в том числе два старых матроса, участвовавших в первой мировой войне. Запасные в большей или меньшей степени отставали от кадровых матросов в отношении знания техники, шагнувшей далеко вперед после их увольнения, но у них был старый боевой стаж, обстрелянность и выдержка.

В группе запасных оказался один военнообязанный, никогда не проходивший действительной военной службы и числившийся на «броне». Это был строевой матрос Мельников — вчерашний бухгалтер дома отдыха Краснознаменного Балтийского флота в Ораниенбауме, солидный человек в очках, имевший взрослых сыновей-студентов. Вакансии писаря и кладовщиков были уже замещены кадровыми матросами, окончившими специальные школы. Поэтому я вызвал Мельникова в каюту и спросил — не тяжело ли будет ему служить рядовым матросом на корабле, не списать ли его на берег, где он может скорее получить назначение, более близкое его возрасту и гражданской специальности.

— Товарищ капитан второго ранга, — ответил Мельников, — советский человек не должен бояться трудностей, если его призвали защищать Родину. Я буду учиться военно-морскому делу и постараюсь быть не хуже молодых.

Из дальнейшего разговора выяснилось, что он немного знает химию, и мы назначили его к дымаппаратуре.

Помощника командира корабля старшего лейтенанта Михайлова, пожилого человека, участника гражданской войны, тоже призвали из запаса. Он давно ушел из военного флота и многие годы зимой преподавал морское дело, а летом плавал на парусных судах гражданских учебных заведений. Вслед за ним на корабль прибыл заместитель командира корабля по политической части старший политрук Жариков.

Каждый политработник в армии и на флоте — прежде всего партийный воспитатель и учитель. Жариков был педагогом вдвойне: он пришел на корабль с должности преподавателя марксизма-ленинизма одного из военно-морских учебных заведений. Этот худощавый человек с тихим, хорошо поставленным голосом и спокойными манерами преподавателя был деловит и немногословен. Первые два дня он почти не показывался в кают-компании, все время проводил на палубе с

командой. После этого Жариков пришел в каюту командира корабля и, пользуясь по временам своими записями на стандартных библиографических карточках, сделал доклад о политико-моральном состоянии команды, дав конкретную характеристику почти каждому человеку на корабле. Сразу вслед за этим он представил на утверждение проект плана партийно-политической работы на предстоящую неделю. На следующий день последовало оформление партийной и комсомольской организаций корабля. Политическая работа, направляемая опытной рукой Жарикова, закипела.

19 июля 1941 года мы узнали о принятии командованием окончательного решения, надолго определившего судьбу канонерской лодки «Бурея». Нам предстояло идти на Ладожское озеро и действовать в составе вновь сформированной Ладожской военной флотилии.

На Ладоге

Первое боевое крещение «Бурея» приняла 5 августа 1941 года, отразив налет вражеских самолетов на колонну транспортов с десантниками, эскортируемую канонерскими лодками. Вслед за этим началась напряженная боевая деятельность. Эскортирование судов, обеспечение переброски войск из шхер, артиллерийские стрельбы по огневым позициям противника, огневая поддержка флангов наших войск, упирающихся в берег озера, отражение беспрерывных налетов авиации противника, снова стрельбы, и так непрерывно.

27 августа 1941 года резко ухудшилась обстановка в районе Шлиссельбурга. Чтобы усилить противовоздушную оборону города, командование решило поставить «Бурею» в непосредственной близости к нему.

8 сентября Шлиссельбург пал, и для канлодки, как и для всей Ладожской военной флотилии, главной задачей стало обеспечение надежного действия «Дороги жизни».

Между 8 и 15 сентября «Бурея» сделала несколько переходов от южного берега озера к западному и обратно. При этом мы одновременно являлись эскортом, сами буксировали баржи и на корабле перевозили людей и грузы.

Однажды «Бурея» должна была принять для перевозки на южное побережье группу картографов Военно-Морского Флота. Каждый из них — редактор, составитель, картограф или гравер — был незаменимым специалистом в буквальном смысле этого слова, а весь коллектив картографического отдела в целом являлся носителем опыта и культуры морской картографии СССР, накопленных в течение четверти тысячелетия. Им предстояло развернуть где-то в глубоком тылу производство мореходных карт всех морей Советского Союза и почти всего мирового океана. Вместе с людьми эвакуировалась полная коллекция оригиналов карт новейших советских изданий с нанесением всех корректур по день отбытия из Ленинграда.

Трудно исчислить ценность этого груза, в котором был сосредоточен итог длительного изучения и исследования морей нашими учеными, гидрографами и моряками. От сохранности оригиналов зависела возможность воспроизводства карт, в которых нуждались корабли, штабы Военно-Морского Флота и суда советского торгового флота.

Для доставки с берега на корабль ящиков с этим драгоценным грузом пришел только один рыбачий мотобот, и

вдобавок, у него вскоре вышел из строя мотор. Пришлось спустить корабельные шлюпки. По десять рейсов на веслах сделали наши матросы, чтобы закончить эту перевозку и погрузку.

16 сентября 1941 г. Нам предстояло буксировать баржу с грузом: 400 тонн муки для Ленинграда и 800 бойцов и офицеров пулеметной части с их снабжением и техникой для Ленинградского фронта.

В 22 часа «Бурея» взяла на буксир свою баржу и дала ход. Мы снялись при легком северо-западном ветре. Он постепенно крепчал. К тому времени, когда мы миновали остров Сухо, ветер достиг шести баллов с порывами до семи. С каждым часом увеличивалась высота волны. Ветер медленно заходил к северу. Волна, шедшая по диагонали через все озеро, получала большой разгон еще в глубоководной его части. В южной половине озера волна становилась выше и короче. Все чаще вытягивался в струну и угрожающе вибрировал буксирный трос.

17 сентября 1941 г. Пришлось уменьшить ход, однако в 3 часа 18 минут буксир все же лопнул и баржу оторвало. После этого мы предприняли многочисленные попытки снова завести буксир. Дело осложнялось тем, что из-за волнения нельзя было пристать вплотную к борту баржи: ее деревянная обшивка не выдержала бы удара о корпус «Бурей». Долго не удавалось сблизиться настолько, чтобы подать на баржу последовательно: тонкий бросательный конец, потом легкий пеньковый трос, называемый проводником, а с его помощью — стальной буксирный трос. Ветер нес баржу к каменным банкам Средней Головешки.

Наступил рассвет. Мы находились среди банок и торопились скорее подойти к барже. При последней попытке корабль приткнулся к мели и его несколько раз тяжело ударило днищем о грунт. Шкиперу баржи я приказал отдать оба якоря. «Бурея» также стала на якорь на разысканной лотом шестиметровой глубине. Свое место мы знали только приблизительно: многочисленные попытки подойти к барже, пока она дрейфовала по ветру, сбили наше счисление. Мгла закрывала отдаленные ориентиры на берегу и не позволяла определиться. От ударов о грунт на «Бурее» разошлись швы в двух отсеках, и они заполнились водой. Удалось откачать один отсек и зачеканить швы, второй отсек так и оставался затопленным.

Разыгрался шторм. Пена, срываемая с гребней волн, ложилась длинными полосами по ветру. Буруны на каменных банках грохотали невдалеке… В 11 часов мглу разнесло. Это позволило нам точно определить свое место по двум

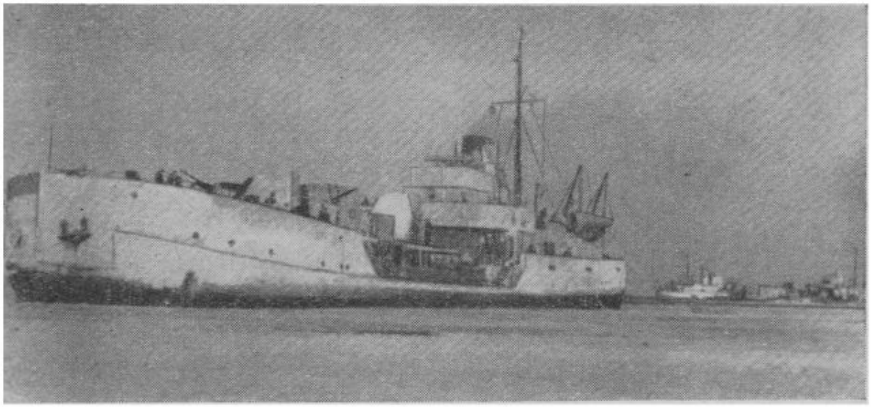
горизонтальным углам, измеренным секстаном. Через несколько минут наши наблюдатели в просвет облаков заметили два неприятельских самолета-разведчика.

Не оставалось сомнения, что самолеты также заметили корабль и баржу, стоявшие на якоре в открытом озере. Нужно было ожидать налета фашистских бомбардировщиков. По опыту мы уже знали, что они, вероятно, будут атаковать из-под солнца, а их боевой курс, скорее всего, будет проложен против ветра (чтобы избежать сильного дрейфа и болтанки). Оценив таким образом обстановку, мы снялись с якоря и провели репетицию отражения атаки бомбардировщиков в этих условиях. Неприятельские самолеты на репетиции обозначались солнцем. Мы попробовали лечь на курс прямо против ветра и волны — этот курс был неподходящим: во-первых, солнце оказалось вне горизонтального угла обстрела пушек главного калибра, во-вторых, удары днища по встречной волне вызывали такую сильную вибрацию орудийной платформы, что наводчики не могли поймать цель.

Когда мы легли на курс под углом 40–45° к волне, солнце вошло в угол обстрела, качка стала более плавной и вибрация пушек прекратилась. Теперь мы знали, как нам предстояло маневрировать с появлением бомбардировщиков. В 11 часов 40 минут мы снова стали на якорь в трех кабельтовых к западу от баржи, подали зенитный боезапас к орудиям и роздали команде обед. Все наблюдатели и командиры орудий надели темные очки и стали ждать.

В 12 часов 40 минут из-под солнца вышли шесть бомбардировщиков типа Ю-88. Мы снялись с якоря, дали малый ход и легли на заранее испытанный курс. Начался бой. Каждый из бомбардировщиков сделал по два-три захода, но ни один из них не смог выдержать расчетное время на боевом курсе под огнем артиллерии «Бурей». На стремительной качке номера расчетов работали лучше, чем когда-нибудь раньше, рулевой держал точно на заданном румбе, машинисты давали как раз такое число оборотов на винты, чтобы корабль удерживался на месте против ветра и волны, не удаляясь от баржи и не приближаясь к буруну, кипевшему на банке невдалеке. Черные облачка разрывов вспыхивали впереди фашистских бомбардировщиков и заставляли их уходить с боевого курса.

В 13 часов 30 минут мы отбили атаку второй волны бомбардировщиков. В 17 часов 12 минут «Бурея» отбила третий налет — на этот раз совместно с канонерской лодкой «Нора», приблизившейся к «Бурее».



Канонерская лодка «Бира».

Наши люди из электромеханической боевой части тем временем заделывали пробоины в подводной части корабля с помощью клиньев и мешков с цементом, прижатых распорами[8].

Под ударами бомб

28 мая 1942 г. Ночью пришли в Кобону. Около 9 часов 30 минут канонерские лодки «Нора» и «Бира», входившие в соединение, которым я тогда командовал, встали по обе стороны одного из пирсов в ожидании угля, продовольственных грузов и войск для переброски на западный берег. «Селемджа» и «Бурея» дымили на рейде. Я сошел с корабля на пирс, чтобы уточнить время начала погрузки. Неожиданно налетели вражеские самолеты и начали бомбить порт. Корабли открыли огонь. Первые бомбы упали правее канонерской лодки «Нора». Одна бомба упала на пирс. «Нора» дала задний ход и быстро отошла на рейд. Ее окружали столбы всплесков и дымов от разрывов. Спеша к канонерской лодке «Бира», чтобы ускорить ее отход от пирса, я столкнулся с грузчиками, бежавшими в бомбоубежище. Завыли стабилизаторы очередной серии бомб. Что-то ударило меня по ноге. Путь преградил взрыв, развороти вший пристань. Пришлось искать прохода по уцелевшим бревнам и доскам настила.

В это время бомба попала в левый шкафут «Биры» — впереди мостика. Уже не выбирая дороги, балансируя на качающемся обгорелом бревне, я подбежал к «Бире» и перепрыгнул на ее борт с по мощью матроса, протянувшего мне руку. На полубаке стреляли легкие зенитные орудия. Командир зенитной батареи лейтенант Попов с окровавленным лицом громко и энергично командовал. Еще неделю тому назад его приходилось журить за

вялость команд — теперь его голос перекрывал все шумы боя. Фашистские самолеты Ю-88 делали новый заход на корабли, пирсы и склады на берегу. Они сбрасывали бомбы с пикирования или с горизонтального полета на высоте 200–300 метров. Один «юнкерс», пикировавший на «Биру», выходя из пике, потерял высоту и попал под сосредоточенный огонь ее зенитных пушек. Несколько снарядов разорвалось в фюзеляже бомбардировщика. Под углом 70° «юнкерс» врезался в землю на отмели. Над водой осталось его хвостовое оперение с черно-белыми свастиками.

Воентехник 1-го ранга Т. И. Лобуко.

Чтобы попасть в главный командный пункт корабля, я пошел по правому борту на полуют. У покосившегося трапа на мостик, закрывая глаза рукой, лежал главный старшина — радист Мосейков. Казалось, ему хочется заснуть, но он уже спал вечным сном. Главный командный пункт и примыкавшая к нему радиорубка были разрушены. Из дверей главного командного пункта тянуло запахом черного пороха, это догорали пакеты,

лежавшие в ящике пиротехнических сигналов. Фронтальный стальной лист с главного командного пункта был отброшен вперед на поручни мостика. Из нескольких порванных трубопроводов вырывался пар. Непрерывно визжал свисток из-за того, что его тяга была натянута при смещении рубки главного командного пункта. Я машинально начал освобождать тягу, и свист прекратился. Откуда-то выскочил в обгоревшем ватнике помощник командира лейтенант Томигас. Из его рапорта я узнал о повреждениях на корабле, о потерях в личном составе, о том, что аварийная группа под командованием воентехника 1-го ранга Лобуко гасит пожары в носовом кубрике и в других местах.

— Где командир корабля и что с ним?

— Командир корабля тяжело ранен…

Мы спустились на полуют. Командир «Биры» капитан-лейтенант Дудник лежал на полушубке, разостланном на стальных решетках над блестящими деталями главных машин. Приподнявшись на руках, он пытался рапортовать.

— Не нужно рапорта, Анатолий Иванович, лежите, пожалуйста…

— Ведь знаете, Николай Юрьевич, как получилось? — тихо спросил Дудник.

Да, я уже знал, что произошло.

Оповещение о налете на корабле приняли за 5 минут до начала первой воздушной атаки. На «Бире» сыграли боевую тревогу, и корабль начал отходить, но задержался, уткнувшись в ряж, — корма не проходила! Начали отталкиваться шестами — было уже поздно. Посыпались бомбы. Два самолета канлодка сбила до того, как получила попадание, третий — на моих глазах.

Вскоре неприятельские бомбардировщики скрылись. Боевой санитар, пулеметчик Николаев сделал мне первую перевязку раненой ноги. На корабль пришел с берега командующий флотилией капитан 1-го ранга В. С. Чероков. В коричневом кожаном реглане, с мягким румянцем на смуглом лице, спокойный и внимательный, командующий, не перебивая, выслушал доклад и прежде всего приказал мне отправиться в госпиталь. Но, выслушав мои доводы, разрешил остаться на корабле до тех пор, пока канонерская лодка «Бира» не будет снята с мели и отведена в безопасное место. Со своей стороны командующий обещал всячески содействовать этому.

Спасаем «Биру»

Флагманский инженер-механик соединения инженер-капитан

3-го ранга П. С. Парфенков, успевший перебраться на «Биру», с помощью воентехника 1-го ранга Лобуко быстро осмотрел корабль и уточнил объем повреждений. Вскоре в каюте командира соединения собрался «военный совет». Было установлено, что главные механизмы корабля целы, рулевой привод с мостика разрушен; артиллерийский погреб, в который непосредственно попала бомба крупного калибра, и еще три смежных с погребом отсека заполнены водой. Корабль сидит на мели кормой с креном на левый борт. Решили:

1) приподнять корму, перегрузив уголь из угольных ям на полубак;

2) выровнять крен, затопив один из погребов правого борта (предварительно выгрузив из него боеприпасы);

3) попытаться забить мешками с цементом пробоины в днище, а также в переборках поврежденного погреба и смежных отсеков левого борта и откачать их;

4) снимать корабль с мели силами своих машин и с помощью буксирных пароходов «Гидротехник» и «Морской лев».

Между тем тяжело раненных перенесли на тральщик, подошедший к борту. У А. И. Дудника были раздроблены ступни обеих ног и было несколько осколочных ран выше ступней, но он бодрился, улыбался и шутил. Молодцом держался и военком корабля старший политрук Д. И. Гребенкин, также получивший несколько ран. После эвакуации тяжело раненных корабельный врач Попов обработал мою ногу по всем правилам искусства.

Вскоре военком соединения К. В. Крюков прибыл на «Биру», чтобы принять участие в ее спасении. От него мы узнали о том, что произошло на других канонерских лодках. При взрыве первой бомбы на канонерской лодке «Нора» погиб артиллерист капитан-лейтенант Жуков. Раненых на «Норе» было 21, из них—12 тяжело. На «Селемдже» было двое раненых (один тяжело). Больше всех досталось «Бире». На ней было 14 убитых, 37 раненых.

Вечером «Нора», «Селемджа» и «Бурея» ушли к западному побережью. Во время их перехода неприятельские самолеты «фокке-вульф» атаковали порт Осиновец. Произведя бомбометание с большой высоты, они не смогли причинить порту серьезных повреждений, но свои бомбы израсходовали. Поэтому, обнаружив на обратном пути три канонерские лодки, стервятники атаковали корабли только пулеметным и пушечным огнем. Объектом штурмовки они избрали канонерскую лодку «Бурея», но она успешно отбилась от фашистских самолетов — «отгрызлась», как выразился К. В. Крюков.

У нас не было ни тени сомнения в том, что авиация противника попытается уничтожить канонерскую лодку «Бира» на

следующее утро, если не удастся увести корабль. Снова, как в ноябре 1941 года, участь этого корабля находилась в зависимости от того напряжения сил, с которым его люди будут работать в течение ближайшей ночи…

Для того чтобы воодушевить людей, на полуюте был собран митинг.

Вглядываюсь в лица матросов, стараясь угадать их мысли. Вот в первых рядах стоит строевой матрос, потомственный ладожский рыбак Дмитрий Романов, лучший наблюдатель соединения. Рядом с ним, как всегда, держится второй матрос из местных рыбаков — Василий Кабишев. Оба ранены, оба побледнели от потери крови, но глаза у обоих глядят твердо и решительно. Спокойствие и уверенность можно прочесть во взглядах старых матросов-добровольцев Торошина и Гаврина. Они вместе служили в первую мировую войну на линейном корабле «Слава», потом на «Андрее Первозванном». Оба в 1919 году ушли с корабля в дивизию морских бронепоездов, воевали на фронтах гражданской войны. Вот оперся на фальшборт мичман Николай Селиванов. До войны он был механиком торгового флота, а теперь служил на «Бире» старшиной котельной группы. Светло-русый великан и красавец сигнальщик Антонов поддерживает за плечи раненого командира отделения дальномерщиков Ватченко…

Митинг открыл военком соединения Крюков. Не нужно было много говорить, чтобы обрисовать личному составу положение корабля. Каждый день, слушая сообщения Совинформбюро с комментариями своих командиров, глядя при этом на карты, развешенные в кубриках и на полуюте, матросы канонерской лодки «Бира» привыкли разбираться в обстановке. И теперь они с полуслова поняли сущность дела: надо в течение ночи закончить все работы по перегрузке угля и боеприпасов с левого борта на правый и с кормы на нос.

Неожиданно с пристани раздался громкий женский голос:

— Товарищи! — Это Аня, рулевой буксирного парохода «Морской лев», первая из команды награжденная медалью «За боевые заслуги». — От лица вольнонаемной команды пароходов «Морской лев» и «Гидротехник» обещаем вам, товарищи, не отходить от «Биры», пока она не снимется с мели. Пусть хоть сотни бомб сыплются на нас.

Выступил старший сигнальщик Самсонов: от лица партийной организации и всего личного состава канонерской лодки «Бира» он заверил командование, что к утру корабль будет снят с мели.

29 мая 1942 г. Все разошлись по работам — перетаскивать уголь и снаряды, восстанавливать перебитые трубопроводы,

крепить переборки, готовить буксирные концы. Работа продолжалась всю ночь. Раненые и контуженные работали наравне со здоровыми. Помощник командира корабля лейтенант Томигас, командир электромеханической боевой части воентехник 1-го ранга Лобуко, командир зенитной батареи старший лейтенант Попов и боцман Бережной в эту ночь показали свои организаторские способности. Они так расставили людей, что были полностью использованы паровые лебедки, электромоторы, тали, канифас-блоки и другие приспособления для облегчения работ. Военком соединения К. В. Крюков воодушевлял людей. Он поспевал всюду, где работали матросы канонерской лодки «Бира», и одновременно перебрасывался несколькими словами с коммунистами на буксирах. Все же были моменты, когда лейтенант Томигас валился от усталости и уже не кричал, а только хрипел в мегафон. Тогда старый ладожский лоцман А. И. Демидов, добровольно вступивший в ряды команды «Бира», брал у лейтенанта мегафон и управлял маневрами буксирных пароходов, заставляя переносить, удлинять или укорачивать буксирные тросы.

Мощности «Морского льва» и «Гидротехника» не хватило для того, чтобы снять с мели «Биру», работавшую при этом и своими собственными машинами. Тогда с помощью буксирного парохода завезли становой якорь «Биры». С разрешения командующего флотилией привлекли на помощь буксирам три тральщика. Сложением сил шпиля, выбиравшего завезенный якорь, двух буксирных пароходов и трех тральщиков удалось оттянуть от пирса носовую часть корабля. Потом все пароходы и тральщики впряглись вместе, взяли буксир с кормы канонерской лодки. Начали выбирать паровой лебедкой трос, заведенный на соседний пирс, и одновременно дали ход машинам «Биры». Наконец по сигналу свистком все буксиры и тральщики дали полный ход, дернули и… В три часа 15 минут 29 мая корабль сдвинулся с места и пошел все быстрее и быстрее. «Бира» была спасена.

В 5 часов 29 мая «Бира», слегка работая своими машинами, на буксире пароходов «Гидротехник» и «Морской лев» вышла в озеро, направляясь в укромную бухту южного побережья. День был солнечный, но в озере встречался битый разреженный лед, и нас порой скрывала спасительная дымка. Рулем управляли из запасного поста управления, находившегося в машинном отделении. В 16 часов 20 минут «Бира» стала на якорь.

Теперь, когда мы стояли в сравнительной безопасности под прикрытием береговых батарей, наступила нервная реакция. В 22 часа неудержимо захотелось спать. Заснул как убитый, но очень скоро был разбужен. Приехал флагманский врач флотилии Иван

Николаевич Томилин — отличный хирург, такой же организатор, человек непреодолимого оптимизма и интересный собеседник. Мы были очень рады видеть его на корабле. Однако едва не поссорились с ним, так как он решил на санитарном катере увезти меня на берег и положить в военно-морской госпиталь. После того как были отвергнуты все медицинские доводы Ивана Николаевича, он открыл свой главный козырь — письменное приказание командующего флотилией. Пришлось подчиниться, сойти на катер и отбыть в госпиталь.

17 июня 1942 г. Я выписался из госпиталя, сердечно распростившись с начальником хирургического отделения Фарухом Гаджиевичем Ахмедовым, лечащим врачом Ольгой Петровной Володиной, сестрой-хозяйкой Ольгой Леонидовной Петерсон и со всеми тяжело раненными с канонерской лодки «Бира». Их готовили к эвакуации в глубокий тыл. Командир «Биры» капитан-лейтенант А. И. Дудник сказал при прощании, что он предпочел бы доползти до мостика «Биры» на руках и не спускаться с него до выздоровления. Слова о том, что он скоро вернется, что место командира корабля останется за ним, его не утешили. На глазах у него стояли слезы. Прощание было тяжелым.

На ладожских коммуникациях

Нашими главными коммуникациями являлись две, носившие названия большой и малой трасс. Большая трасса связывала Осиновец с бухтами юго-восточного побережья озера. Малая — вела от Осиновца к пристаням порта Кобона.

По малой трассе ходили немореходные баржи на буксире у тральщиков, военные транспорты, озерные и речные пассажирские пароходы, а также тендеры. Все эти плавсредства двигались нескончаемым потоком, не ожидая друг друга и не формируясь в конвои. Вся малая трасса в целом прикрывалась огнем береговых батарей, сторожевыми катерами и авиацией.

По большой трассе ходили только конвои. Они состояли из крупных и наиболее мореходных барж на буксире у самых мощных буксирных пароходов или у тральщиков флотилии с эскортом из канонерских лодок.

20 сентября 1942 г. Надводные силы противника закончили организационный период и начали выходить на наши коммуникации. Ночью одна канонерская лодка имела короткое боевое столкновение с двумя неприятельскими катерами в районе банки Северная Головешка. В тот же день на юго-запад от этой

банки за кормой нашего сторожевого катера взорвалась неконтактная мина (предположительно акустическая).

1 октября 1942 г. События в этот день развивались так. Ясной звездной ночью по большой трассе шел к западному берегу конвой в составе посыльного судна и парохода «Орел». Оба вели на буксире по барже. Их сопровождала канонерская лодка «Нора» (командир — капитан 3-го ранга П. И. Турыгин).

Между тем в 1 час 36 минут дозорный сторожевой катер обнаружил в открытом озере к северу от большой трассы неприятельский отряд из 17 единиц. Катер немедленно сообщил об этом по радио в узел связи и, держась на пределе видимости, пошел за неприятелем, чтобы не терять с ним контакта. Конвой, сопровождаемый канонерской лодкой «Нора», и отряд противника шли сходящимися курсами. Боевое столкновение было неминуемо.

Капитан 3-го ранга Турыгин, обнаружив неприятельский отряд по шуму моторов, приказал сыграть боевую тревогу и вышел мористее конвоя, чтобы прикрыть его. Вскоре на «Норе» различили несколько силуэтов неприятельских судов.

Турыгин приказал открыть огонь и одновременно начать постановку дымовой завесы. Командир дозорного сторожевого катера, видя, что бой завязался, в свою очередь открыл огонь по противнику. Стреляло и посыльное судно в окна дымзавесы, которую ставила «Нора». Судя по высоте всплесков и силе разрывов неприятельских снарядов, калибр артиллерии противника мог быть равен 75-100 *мм.* Неприятельский отряд оказался под огнем с трех направлений: с севера его обстреливал дозорный катер, с юга — канонерская лодка «Нора» и с востока — посыльное судно. Гораздо более многочисленный и мощный по вооружению отряд попал в тактическое окружение. И хотя наших кораблей было всего три (причем третий — посыльное судно — был связан в своем маневрировании баржей на буксире), а у противника было до 17 единиц, неприятель почел за благо поспешно удалиться.

Первое же боевое столкновение артиллерийских кораблей с надводными силами врага на Ладожском озере подтвердило правильность и жизненность нашей системы дозорной службы, системы оповещения и системы эскортирования судов.

В итоге намеченная операция противника была сорвана.

Канонерская лодка «Нора» действовала совершенно правильно. Капитан 3-го ранга Турыгин в обстановке ночной встречи с численно превосходящим противником применил постановку дымовой завесы для прикрытия конвоя. Командиры всех трех боевых кораблей разных классов показали умение

взаимодействовать в боевом столкновении с численно превосходящим противником.

В открытом озере

В октябре 1942 года командованию Ладожской военной флотилии стало ясно, что в соотношении сил, представленных на озере, произошло коренное изменение. До сих пор на стороне противника действовала главным образом авиация. Теперь в дополнение к авиации появился отряд кораблей, который начал систематически появляться в озере. В состав отряда кораблей противника входили итальянские торпедные катера и немецкие десантные суда, носившие у гитлеровцев громкое название «судов вторжения». Предназначенные для осуществления высадки десанта в Англию, они были построены в портах Западной Европы и должны были форсировать Ла-Манш. Однако героическое сопротивление Красной Армии на фронте от Баренцева до Черного моря вынудило германское верховное командование девять десятых своих вооруженных сил со всей техникой и материальными ресурсами перебросить на Восточный фронт. Вторжение немцев в Англию стало невозможно. Германские десантные суда были переброшены в Финский залив, на Ладожское озеро и на другие участки советско-германского фронта.

На Ладожское озеро враг направил десантные суда типа «Зибель». Они представляли собой спаренные мотопонтоны, намертво соединенные друг с другом широким помостом. На середине помоста, между понтонами, стояла рубка, над которой возвышался дальномер. По углам помоста, за щитами из противоосколочной брони, были установлены орудия и стеллажи для боезапаса.

На десантных судах артиллерийского варианта стояло по три или по четыре универсальных 88-миллиметровых орудия образца 1934 года с горизонтальной дальностью стрельбы в 14 800 метров (80 кабельтовых). На судах противовоздушной обороны — четыре счетверенных зенитных 20-миллиметровых автомата с горизонтальной дальностью 4000 метров (21 кабельтов). Кроме того, на каждом десантном судне обоих вариантов был установлен один 37-миллиметровый зенитный автомат с горизонтальной дальностью 8000 метров (43 кабельтовых).

Понтоны состояли из отдельных секций, что позволяло легко перевозить их в разобранном виде на грузовиках к берегам любого водоема. Сборка десантных судов не требовала ни

мастерских, ни кранов, ни квалифицированных специалистов, так как производилась на воде и заключалась, главным образом, в навинчивании гаек и контргаек на болты, соединявшие части судна. Секция, получившая пробоину, выбрасывалась и заменялась новой.

Десантные суда появились в Ладожском озере в августе 1942 года. Разведывательные данные о них имелись у нас в достаточном количестве, но только 9 октября 1942 года мы получили возможность познакомиться с ними вплотную в дневных условиях.

Вот что произошло в этот день.

9 октября 1942 г. Еще в полной темноте заговорили скорострельные зенитные орудия и крупнокалиберные пулеметы на подходах к Волховской губе. Это было короткое боевое столкновение между дозорным тральщиком и неопознанным кораблем противника. После перестрелки неприятель скрылся в темноте…

С утра над средней частью озера стоял туман высотой в несколько метров. Он располагался пятнами и прерывистыми полосами. За такой завесой вполне могли скрываться от наблюдения катера и десантные суда.

На дальних подходах к острову Коневиц было развернуто несколько наших сторожевых катеров, входивших в состав дозора и разведывательных групп. Сторожевой катер под командованием лейтенанта Богданова шел под одним мотором, работавшим ритмично и тихо. Наблюдатели катера первыми обнаружили противника по шуму моторов. Объявив боевую тревогу, Богданов дал полный ход.

Из пелены тумана появилась длинная кильватерная колонна из 10 десантных судов противника. Они шли контр курсом с охранением в составе 7 катеров. Командир сторожевого катера оповестил по радио условным сигналом о встрече с отрядом противника, приказал открыть огонь и поставить дымовую завесу. Отвернув, катер начал маневрирование на отходе. Это произошло в 7 часов 55 минут. Противник ответил огнем из нескольких десятков орудийных стволов.

Всплески падения снарядов окружали катер. Над неприятельским отрядом взвилась ракета. По этому сигналу десантные суда сделали правый поворот «все вдруг» и пошли на сближение. Катера противника, выйдя на фланги боевого порядка десантных судов, начали маневр окружения.

Лейтенант Богданов, используя свое преимущество в скорости, оторвался от противника.

Первой пришла на помощь Богданову группа сторожевых

катеров под командованием капитан-лейтенанта Загарова, находившаяся в озере. Получив радиограмму Богданова, катера полным ходом направились в указанный район и начали поиск противника. Встреча произошла в 9 часов 11 минут. Из-за дымки капитан-лейтенант Загаров обнаружил неприятельский отряд из восьми десантных судов и нескольких катеров на короткой дистанции. Огонь с обеих сторон был открыт одновременно. Ввиду большого численного превосходства противника Загаров отвернул, поставив дымовую завесу.

Между тем из юго-западной части озера были высланы в район обнаружения неприятельского отряда группа торпедных катеров и две канонерские лодки. Торпедные катера имели лишь короткую перестрелку с противником, отходившим к острову Коневиц. Канонерские лодки пришли в район боевых столкновений катеров к тому времени, когда противник уже скрылся. После этого наши корабли разошлись по своим базам.

Вечером на докладе у командующего флотилией лейтенант Богданов рассказал о десантных кораблях противника, об их тактических элементах и внешнем виде. Он отметил сильный гул моторов десантных судов, напоминавший грохот танков.

Осенние штормы

10 ноября 1942 г. После поражения у острова Сухо 22 октября 1942 года противник в своих действиях на Ладоге вновь сделал главную ставку на авиацию.

Хотя плавать с каждым днем становилось все труднее, канонерские лодки продолжали участвовать в повседневных стычках с врагом во взаимодействии с сухопутными войсками, но больше всего плавали по большой трассе, сопровождая конвои, буксируя баржи и перевозя грузы и пассажиров.

Зима наступила яростно. Ночью 10 ноября было минус 18 градусов по Цельсию. На рассвете над озером клубился пар, как над кипящим котлом. В проливе между островами Сухо и Птинов появился первый плавучий лед.

14–15 ноября 1942 г. Ветер 6 баллов, слепящий снег. «Селемджа» в озере с конвоем. Ожидалось усиление ветра до 8 баллов.

Утром начальнику штаба флотилии был вручен наш проект сформирования отряда кораблей для плавания в ледовых условиях, чтобы продолжить перевозки до 15 декабря 1942 года. Трудно обосновать возможность плавания отряда зимой при отсутствии ледокольных кораблей. Одним из мотивов был

выдвинут опыт ноября — декабря 1941 года. Зимние походы канонерских лодок «Бира», «Бурея», тральщика ТЩ-100 и некоторых военных транспортов доказали техническую пригодность этих кораблей к осенне-зимней кампании. В декабре 1941 года перевозки по воде были прекращены вследствие отсутствия топлива. Теперь этот недостаток не был столь острым. Тогда у нас не было ни одной пристани, доступной для канонерских лодок, теперь существовал ряд таких пристаней. Наконец, наши люди в течение зимы 1941/42 года приобрели опыт борьбы со льдами.

Перед тем как представить по команде доклад об отряде кораблей для плавания в ледовых условиях, мы всесторонне обсудили вопрос с командирами кораблей и их заместителями по политической части. Мысль о возможности на месяц продлить кампанию, без перебоя поддерживать перевозки и снабжение Ленинградского фронта, Балтийского флота и населения Ленинграда с помощью кораблей и транспортов до начала действия зимней ледовой дороги — эта мысль была встречена всеми с энтузиазмом.

16 ноября 1942 г. «Бира» шла двухузловым ходом с двумя баржами на буксире, пробиваясь через шторм к западному побережью. Команда под руководством командира электромеханической боевой части снова ставила на свои места ледовые крепления, снятые на время летней кампании и хранившиеся на корабле. Дополнительные бимсы из сосновых брусьев расклинивались между досками, прижатыми к узлам корабельного набора и к продольным переборкам…

19 ноября 1942 г. На рейде Новой Ладоги собралась большая часть кораблей соединения. Это дало возможность провести два занятия с командирами кораблей, а К. В. Крюкову — совещание заместителей командиров кораблей по политической части совместно с секретарями партийных и комсомольских организаций. На повестке дня все тот же волнующий нас вопрос — обеспечение плавания в ледовых условиях.

Вечером «Селемджа» с двумя груженными баржами вышла в озеро. Вскоре от западного побережья вышел в озеро тральщик с пустой нефтеналивной баржей. За ночь засвежело, задул юго-западный ветер силою 6 баллов.

20 ноября 1942 г. В 7 часов 20 минут я получил приказание послать канонерскую лодку на помощь тральщику, штормовавшему в районе банки Северная Головешка. Решил пойти сам на «Бире». В 7 часов 55 минут она снялась с якоря и полным ходом пошла на помощь. В 8 часов 20 минут командир тральщика сообщил, что баржа оторвалась и сам тральщик терпит

бедствие. В наших условиях каждая нефтеналивная баржа представляла собой большую ценность. Зная время и место, где баржа оторвалась от буксировавшего ее тральщика, и считая, что она после этого двигалась только под влиянием ветра, мы определили курс канонерской лодки «Бира», т. е. решили трафаретную задачу тактической навигации, задавшись при этом наибольшей ожидаемой скоростью дрейфа баржи при данной силе ветра.

В 10 часов 20 минут к западу от острова Сухо показалось какое-то судно. Повернули на него, но вскоре его закрыло очередным снежным зарядом. Около 11 часов судно снова открылось по пеленгу 20°, и «Бира» легла на пересечку его курса. Определить, что представляло собой это судно, было невозможно, так как оно все время ныряло и пропадало в волнах. В 13 часов 20 минут сблизились с ним. Увы! Мы приняли за судно полузатонувший аэростат заграждения, гулявший по волнам. Аэростат подняли. Это происходило примерно в двадцати милях к северу от маяка Сухо. Отсюда мы прошли еще час курсом 315° — в район рассчитанной встречи с баржей. В 14 часов 30 минут «Бира» легла на курс 220° и пошла против ветра, усилившегося до 8 баллов.

В 16 часов мы обнаружили дрейфовавшую нефтеналивную баржу. Ветер непрерывно крепчал и к 17 часам достиг 10 с порывами до 11 баллов. Канлодка начала подходить к барже, чтобы завести буксирные концы. Это была нелегкая задача, тем более что шкипер баржи и все матросы укачались, ослабели и почти не держались на ногах. Капитан-лейтенант Лоховин смело подвел наш корабль к барже, боцман Бережной подал на нее бросательные концы, но баржевики их упустили… Все это повторялось много раз подряд.

Два раза лопались уже заведенные тросы в самом начале буксировки. Матросы «Биры», работавшие с тяжелыми тросами, скользили и падали на обледеневшую палубу стремительно раскачивавшегося корабля.

Был момент, когда «Бира» вплотную подошла к барже и корма баржи, приподнятая волной, заскользила вдоль борта канонерской лодки, срезая по пути леерные стойки. В эту секунду думалось: может быть, мы упускаем последнюю возможность спасти людей с баржи. Достаточно было бы только скомандовать: «Все с баржи на палубу корабля!» Но тогда баржа была бы обречена на неизбежную гибель — невосполнимая потеря для Ленинграда и для Ленинградского фронта…

Канонерская лодка раскачивалась на волнении вблизи борта баржи. Размах качки доходил до 40°. С треском и грохотом борта

сталкивались друг с другом, разбивая иллюминаторы. Поступил доклад из машины: в питательной цистерне прибывает вода… Все это происходило под дикий вой ветра, под тяжелым свинцовым небом, в виду неприятельского острова Мантсинсари. Наконец в 21 час, уже в полной темноте, капитан-лейтенанту Лоховину удалось завести два надежных буксирных конца. В это время мы были в 15 милях от ближайшего занятого противником острова и продолжали дрейфовать на север со скоростью 2,5 мили в час. Один поворот канонерской лодки с баржей на буксире против ветра и волны занял целый час.

В 22 часа канонерская лодка «Бира» легла на курс, ведущий в одну из бухт южного побережья. Ветер заходил с запада. Тяжелая волна, поднятая южным ветром, сталкивалась с новой волной, шедшей с запада. Образовалась толчея, от которой бешено вибрировали орудия и рассогласовывались прицелы. Волны перекатывались через палубу…

21 ноября 1942 г. К 6 часам 40 минутам буксирный пеньковый трос на две трети перетерся. Измерили глубину — оказалось 25 метров. Стали на якорь для того, чтобы завести новые буксирные концы, дождаться рассвета и точно определить место корабля.

С рассветом выяснилось, что мы в 14 милях к западу от мыса Табанов, т. е. на пределе дальности неприятельской батареи, расположенной на этом мысу. Около 9 часов снялись с якоря, заведя новые буксирные концы. Снова засвежело, но западный ветер сбил волну, шедшую с юга, и «Бира» пошла легче. Все же в пути вывернуло на барже чугунный кнехт, за который был взят буксирный трос. Со спасенной баржей пришли на рейд в 19 часов.

22 ноября 1942 г. С малой трассы штормом угнало в озеро тендер с заглохшим мотором. Когда его проносило в видимости острова Сухо, он жег фальшфейеры.

Задание искать тендер получила канонерская лодка «Бира», вышедшая в озеро накануне около 22 часов. Ветер был северо-западный 7 баллов. Мелкий спекающийся уголь последней приемки заливал колосники топок стеклянистым шлаком и не позволял котельным машинистам держать нормальное давление пара.

Ночью, обследовав район до параллели банки Северная Торнакова, мы ничего не обнаружили. В 7 часов 30 минут легли на курс 270°. Через полтора часа повернули к берегу в районе мысов Волчий и Черный, чтобы убедиться, нет ли тендера на камнях.

В 11 часов 30 минут между мысами Вахрушев и Шурягский в широкой полосе битого льда под берегом наш лучший наблюдатель матрос Романов обнаружил неизвестное судно.

Когда «Бира» приблизилась к нему, у нас вырвался вздох облегчения. Это был тот самый тендер, который мы искали. В 12 часов 45 минут его взяли на буксир.

Экипаж тендера имел одну-единственную карту — карту Шлиссельбургской губы. Оказавшись за ее пределами, старшина тендера и его матросы потеряли ориентировку. Они считали, что берег, к которому их прибило, неприятельский, и готовились дорого продать свои жизни. Один матрос из команды тендера потом рассказывал нам: «Финны уже пробовали, было, подойти к нам по льду, да ничего у них не вышло…» На самом деле это были не финны, а наши пограничники. Однако они не смогли добраться с берега до тендера.

Приятно было видеть сияющие лица спасенных после того, как они поели горячего, выпили по чарке и закурили…

Зимние ледовые походы

Корабли отряда, сформированного для плавания во льдах, поддерживали сообщение Ленинграда с тылом страны через Ладожское озеро до 8 января 1943 года включительно, т. е. на 24 дня больше, чем намечалось. Гидрометеорологическая обстановка сложилась так, что до 24 декабря 1942 года только корабли отряда могли производить перевозки через озеро. Зимняя ледовая дорога долго не могла установиться из-за частых подвижек льда, штормов и оттепелей. Начиная с 24 декабря 1942 года одновременно с водной трассой уже действовала зимняя автомобильная трасса, но она сразу не могла принять на себя тяжелых грузов. Поэтому основные перевозки по-прежнему производились кораблями отряда.

Район плавания между Осиновцом и Кобоной был невелик, но постоянные подвижки льда, мели и другие навигационные препятствия зачастую увеличивали путь вдвое по сравнению с предварительной прокладкой на карте.

11 декабря 1942 г. Большое ледяное поле в районе зимней ледовой дороги отнесло юго-западным штормом на две-три мили. Вся предварительная работа гидрографов флотилии по разбивке трассы на льду пошла насмарку. Условия плавания в Шлиссельбургской губе также резко ухудшились, так как на льду образовались многочисленные торосы.

13 декабря 1942 г. В 0 часов 20 минут раздался звонок по телефону — задание отправить в Кобону одну канонерскую лодку за скопившимися в порту воинскими частями, которые ждали возможности переправиться на западный берег. Задание исходило

от Андрея Александровича Жданова. Погрузив уголь с канонерской лодки «Нора», «Бира» с пароходом «Гидротехник» в 7 часов 50 минут вышли в поход. Пробивая фарватер через тяжелые льды, мы значительно облегчили себе работу, использовав свой старый след, отмеченный полосой стеклянистого и прозрачного льда, гладкого, как на катке.

14 декабря 1942 г. Тяжелее всего далась нам последняя миля, на подходе к пирсу в порту Кобона. Путь преграждал многократно взломанный и всторосившийся лед. Сходни были поданы на пирс в 18 часов. В порту скопилось множество грузов, в частности тысячи тонн подарков бойцам Ленинградского фронта от трудящихся Советского Союза. На подходах к порту ожидали переправы на западный берег многочисленные войсковые части. Обстановка требовала привлечь к перевозкам еще несколько кораблей. С западного берега были вызваны канонерские лодки «Нора», «Селемджа», «Бурея» и один транспорт.

15 декабря 1942 г. С наступлением темноты началась посадка войск на корабли первого эшелона — канонерские лодки «Бира», «Нора» и транспорт. Пароход «Гидротехник» решили оставить в порту Кобона для оказания помощи кораблям при подходе к пирсам и повороте на обратный курс в тяжелом битом и смерзшемся льду.

16 декабря 1942 г. Утром отряд пришел в гавань западного побережья, и войска были высажены на пирс. Вскоре с вахты доложили, что на флагманский корабль направляется по пирсу член Военного совета Ленинградского фронта товарищ Соловьев. Встреченный по корабельному уставу у сходни, Н. В. Соловьев прошел ко мне в каюту. Здесь произошел приблизительно такой разговор:

— Знаете ли вы, какое количество войск надо перебросить на западный берег?

— Задание доведено до нас командующим флотилией капитаном первого ранга Чероковым. Он выделил для этого особый отряд кораблей, наиболее подходящих для плавания во льдах.

— Значит, ваши канонерские лодки обладают ледокольными качествами?

— Откровенно говоря, нет. Но наши люди знают важность порученной им задачи и выжимают из своей техники все возможное.

— Не может ли Военный совет фронта чем-нибудь вам помочь?

— У нас есть все: и топливо, и ледовая разведка, и разрешение в случае необходимости идти на риск — вплоть до

потери корабля, затертого льдом. Наконец, самое главное — наши люди приобрели опыт плавания во льдах и готовы отдать все силы для выполнения поставленной задачи. Если войска без перебоев будут подходить к местам посадки, это ускорит перевозку и облегчит нашу работу.

Сразу же после отъезда члена Военного совета Ленинградского фронта меня вызвали к прямому проводу. Командующий Ладожской военной флотилией капитан 1-го ранга В. С. Чероков по поручению Военного совета Краснознаменного Балтийского флота просил довести до сведения всего личного состава отряда, сформированного для плавания во льдах, что перевозки — дело исключительно важное, не менее важное, чем разгром вражеского десанта у острова Сухо.

Эта оценка нашего труда была передана на все корабли и использована в политической работе, целеустремленной на лучшее выполнение ледовых перевозок.

Днем отряд в составе канонерских лодок «Бира», «Нора», двух транспортов и парохода «Гидротехник» снова вышел за войсками в Кобону. День был редкий для декабря — синее небо, зеленоватые и розовые отсветы на льдинах. Чтобы не тратить времени на преодоление тяжелого льда на подходах к пирсам Кобоны, решили не доходить до них и принимать войска прямо со льда, однако трудности подстерегали нас уже в середине пути между маяком Кареджи и портом Кобона. Под влиянием ветра начался дрейф льда на северо-восток. Переход затягивался. К вечеру температура упала до минус 14°. Разводья затянуло молодым звенящим льдом, над которым несло поземку. Ночь была лунная. В 22 часа 30 минут над кораблями пролетел неприятельский самолет-разведчик, который не мог нас не видеть. В ожидании атаки с воздуха корабли увеличили дистанцию между собой и, не имея возможности продвигаться вперед, поддерживали проходимость пробитого фарватера, двигаясь попеременно вперед и назад. Воздушной атаки так и не было.

17 декабря 1942 г. Оставшийся участок пути преодолели, подрывая лед аммоналом и используя маневренные качества парохода «Гидротехник».

Выбрав для стоянки в Кобоне участок прочного льда в трех кабельтовых от одного из пирсов, мы создали себе нечто вроде трамвайного кольца в конце маршрута. Корабли затратили на это несколько часов напряженной работы машинами и много аммонала, но эта ледовая гавань служила нам до самого конца кампании.

Корабль, пришедший от западного побережья, прежде всего

разворачивался на обратный курс, носом к выходу. После этого начинались разгрузка, погрузка и посадка войск. Отпали всякие случайные задержки, происходившие прежде при одиночном маневрировании кораблей для выхода на фарватер. Появилась возможность точно назначить и выдерживать сроки выходов. Время пребывания войск на кораблях сокращалось, а это имело большое значение уже и потому, что большая часть бойцов при перевозке на канонерских лодках находилась на верхней палубе и страдала от холода даже в великолепном советском зимнем обмундировании, включавшем полушубок, шапку-ушанку, валенки, меховые рукавицы и ватник.

В 19 часов в ледовую гавань пришли канонерские лодки «Бурея» и «Селемджа». А через час ранее прибывшие корабли «Бира», «Нора» и два транспорта уже нагруженные вышли к западному побережью. Повышение температуры до минус 11° после минус 17° ощущалось как дыхание весеннего ветра. Нашими пассажирами были бойцы морской пехоты, главным образом матросы Тихоокеанского флота. Многие из них дрались в составе морских частей под Москвой в 1941 году. Как правило, они были из числа выздоровевших после ранений. За всем происходившим на корабле они следили с ревнивым интересом моряков-специалистов. Они вполголоса читали передававшиеся светограммы, обсуждали и комментировали их театральным шепотом.

Можно было услышать такие разговоры:

— Сейчас ляжем на курс двести семьдесят градусов.

— Откуда ты знаешь, что на двести семьдесят градусов? Разве ты здесь когда-нибудь плавал?

— Не плавал, а сигнал прочел, флагман показывает курс двести семьдесят градусов.

Поход подходил к концу. На последнем этапе у «Биры» вышло из строя рулевое управление. Оказалось, что в проводку штуртроса затянуло имущество перевозимых бойцов, густо стоявших на полубаке, — две винтовки, лыжи, даже… противотанковую гранату, положенную кем-то из пассажиров на тягу штуртроса (к счастью, без запала!)… «Бире» пришлось управляться с помощью машин. Головным кораблем было приказано идти канонерской лодке «Нора».

18 декабря 1942 г. Подходя к гавани на западном побережье, «Бира» передавала «Норе» семафор прожектором. Снег бил в глаза, вокруг расстилалась черная ледяная пустыня, исполосованная снежными застругами. Вспышки прожектора, передававшего сигнал по азбуке Морзе, освещали орудия и занесенные снегом полушубки морских пехотинцев. Бойцы

лежали на батарейной палубе и на полубаке, тесно прижавшись друг к другу и так неподвижно, что в зеленоватом прерывистом свете прожектора палуба корабля среди черных льдов казалась полем битвы, усеянным телами павших бойцов. Но при подходе к пирсу морские пехотинцы мгновенно ожили. Как только подали сходни, бойцы быстро и организованно сошли на берег.

Днем корабли снова отправились в Кобону. В ледовой гавани канонерские лодки принимали уголь с автомашин и одновременно — воинские подразделения. Швартовы были взяты за брусья, заведенные в лунки, пробитые во льду. Скрипели пилы — это плотники строили ограждения штуртросов, чтобы в них не попадали «посторонние предметы».

19 декабря 1942 г. По фарватеру, густо заполненному битым льдом, корабли шли по старой трассе, как трамвай по рельсам. Лед был неподвижен. В 4 часа 55 минут мы вышли на чистую воду и начали двигаться в легком перезвоне маленьких льдинок, расталкиваемых корпусом корабля. В седьмом часу корабли ошвартовались у пирса гавани западного побережья. Войска стремительно высадились и скрылись в лесу. Обратный путь в Кобону прошел по счислению, маяки из-за тумана не просматривались. Решительный штурман канонерской лодки «Нора» лейтенант И. А. Ярош категорически отказался воспользоваться разрешением стать на якорь или уменьшить ход. Он отлично провел отряд через узкость между банкой Железница и затонувшим судном, вывел корабли точно к началу фарватера, пробитого нами ранее во льдах.

20–24 декабря 1942 г. Перевозки продолжались непрерывно по отработанной организации. Под прикрытием тумана корабли перевозили войска как ночью, так и днем.

25 декабря 1942 г. Когда мы ошвартовались в ледовой гавани, на корабль неожиданно пришел командующий флотилией, которого мы недавно оставили на западном берегу. Оказалось, что он приехал в Кобону на легковой автомашине по льду. Так мы узнали о начале работы зимней дороги. Однако лед окреп еще не настолько, чтобы можно было по нему перевозить тяжелые грузы.

26–31 декабря 1942 г. С переброской войск мы совмещали перевозку угля, необходимого Краснознаменному Балтийскому флоту. Едва корабли успевали подавать швартовы в ледовой гавани, как грузовики с углем уже подкатывали по льду к борту. К вечеру, закончив погрузку угля в трюмы, корабли начинали принимать на палубу войска с легкой техникой. Тяжелую технику мы перевозили на баржах, буксируемых кораблями. Кинооператор Долгов снял ночью 20 декабря при свете юпитеров посадку и перевозку войск. Эти кадры вошли в киножурнал «За Ленинград»

№ 44–45.

Новый год мы встретили в озере, с грохотом и треском ломая тяжелый лед. Продвижение кораблей «по целине» давалось с трудом. Около 5 часов утра командир канонерской лодки «Нора» капитан 3-го ранга П. И. Турыгин сошел с корабля на лед, стал на лыжи и отправился в темноте на поиски старого следа, который был смещен подвижкой льдов, но должен был находиться где-то поблизости. Командирская разведка увенчалась успехом: след, отличавшийся более темным цветом от окружающего льда, был вскоре найден.

Идти в голове было приказано одному из транспортов, имевшему ледорезные образования корпуса. Однако из-за небольшого водоизмещения ледорезное действие транспорта оказалось недостаточным. Пришлось снова пустить в голове канонерскую лодку «Нора» с ее тупыми обводами. Широкий полубак «Норы» вползал на лед и ломал его своей тяжестью. «Нора» продвигалась медленно, но верно, оставляя за кормой свободный проход для следовавших за нею кораблей.

«Нора» приняла новогоднее сообщение Советского информационного бюро об итогах начатого 19 ноября наступления советских войск на подступах к Сталинграду. В результате наступления был выполнен стратегический план окружения и разгрома немецко-фашистских войск под Сталинградом.

2–8 января 1943 г. Ледовые походы продолжались в условиях крепнувшего с каждым днем льда. Нужно было доставить к западному берегу баржи с наиболее тяжелой техникой. В последний поход в Кобону ходила канонерская лодка «Нора» и транспорт с большой стальной баржей. Их сопровождал в качестве вспомогательного ледокола пароход «Гидротехник». Ночью 7 января отряд атаковали фашистские самолеты. И на этот раз, располагая только узким фарватером, пробитым во льду, корабли сумели уклониться от бомб. 8 января корабли привели баржу в гавань на западном побережье.

Отряд кораблей, сформированный для плавания во льдах, перевыполнил задание Военного совета Ленинградского фронта по переброске войск и техники. Подавляющую часть войсковых перевозок, обеспечивших Ленинградскому фронту накопление резервов перед операцией по прорыву блокады Ленинграда, выполнили канонерские лодки. Своими широкими корпусами канонерские лодки пробивали фарватер для транспортов и барж. Транспорты флотилии также работали полным напряжением, но лучше всех — транспорт под командованием старшего лейтенанта И. В. Дудникова. Ледокольный пароход

«Гидротехник» с гражданским личным составом под командованием капитана дальнего плавания Вялкова был незаменимым и верным помощником ледового отряда кораблей.

Записки флагманского артиллериста

Контр-адмирал в отставке Г. Н. СЛИЗКОЙ

Григорий Николаевич Слизкой в начале войны был командиром артиллерийской боевой части тяжелого крейсера „Петропавловск". Вскоре его назначили флагманским артиллеристом отряда кораблей охраны реки Невы. С октября 1941 года и до конца боевых действий на Ладоге являлся флагманским артиллеристом Ладожской военной флотилии.

Трудно сохранить в памяти события двадцатипятилетней давности. Многое из пережитого в годы войны частично или полностью забыто. Но есть эпизоды, которые оставили в душе глубокий след.

Вспоминая наиболее тяжелый начальный период обороны Ленинграда, я невольно переношусь сознанием в один из августовских дней 1941 года, когда командование Балтийского флота срочно вызвало в здание Адмиралтейства на совещание командира и военкома отряда строящихся кораблей.

Командир отряда капитан 2-го ранга Эйст и военком полковой комиссар Отмахов предусмотрительно явились на это совещание со всем своим штабом.

Пока совещалось начальство, собравшиеся в вестибюле офицеры строили всякие догадки относительно повестки дня совещания, вполне понимая, что вызвано оно было той тяжелой, угрожающей обстановкой, которая сложилась в этот период под Ленинградом. Своды роскошного, облицованного белым мрамором вестибюля оглашались гомоном взволнованных голосов.

Говорили о том, что волновало всех: о внезапности войны, о первых неудачах в боевых действиях и, главным образом, о той огромной угрозе, которая нависла над любимым городом.

Совещание закончилось сравнительно быстро, и его участники стали расходиться.

Впереди в окружении офицеров штаба шел командующий флотом вице-адмирал В. Ф. Трибуц. Спускаясь по лестнице вестибюля, он о чем-то разговаривал с капитаном 1-го ранга В. С. Чероковым.

Окинув взглядом группу офицеров и заметив меня, Трибуц коротко бросил:

— Слизкой, пойдете к Черокову!

— Есть, — ответил я, приложив руку к козырьку фуражки.

В тот момент я не предполагал, что судьба надолго свяжет меня с Чероковым, что поступаю в его подчинение на весь длительный период войны, вплоть до ее победоносного конца.

С Виктором Сергеевичем Чероковым мы знакомы давно: мы были однокурсниками в Военно-морском училище. По окончании училища наши пути разошлись. В мирное время мы не встречались, хотя и служили оба на Балтике.

Приходилось слышать много хороших отзывов о Викторе Сергеевиче и как о командире, и как о человеке.

На совещании командующий флотом огласил приказ о срочном сформировании отряда кораблей охраны реки Невы. Совместно с нашими сухопутными войсками, оборонявшимися, на

левом берегу реки Тосны, отряд должен воспрепятствовать прорыву немецко-фашистских войск в этом районе.

В отряд входили: эскадренные миноносцы «Стройный» и «Строгий»; канонерские лодки «Красное знамя», «Ока», «Сестрорецк» и «Зея»; посыльное судно «Вирсайтис» и несколько мелких судов.

Кораблям этого отряда предписывалось занять позиции у Ивановских порогов, буквально на переднем крае обороны наших войск.

В командование отрядом кораблей охраны реки Невы вступил капитан 1-го ранга В. С. Чероков. Я назначался флагманским артиллеристом отряда. Штабной корабль «Банга», на борт которого мы поднялись в тот же день, стоял у пристани Усть-Ижоры.

Штаб отряда кораблей возглавлял энергичный офицер — капитан 3-го ранга П. И. Барабан. В предельно сжатые сроки он ввел корабли в сферу их боевой деятельности, организовал связь и взаимодействие с 4-й дивизией народного ополчения, которая сдерживала противника на рубеже реки Тосны.

Командир отряда, заслушав мой доклад о готовности артиллерии кораблей к боевой работе, приказал мне срочно отбыть на командный пункт 4-й дивизии народного ополчения (там находился командующий морской обороной Ленинграда контр-адмирал Ф. И. Челпанов).

Контр-адмирал Челпанов принял меня в одном из небольших домиков, расположенных недалеко от командного пункта дивизии, в районе станции Саперная. Помимо командующего в домике находились офицеры штаба морской обороны Ленинграда — начальник связи Шварцберг и артиллерист Рябов. У телефонов сидел старшина с посыльного судна «Вирсайтис».

Ф. И. Челпанов познакомил меня с обстановкой на участке дивизии и сообщил, что временное его пребывание здесь — с целью организовать взаимодействие сухопутных войск с отрядом кораблей — несколько затянулось. Более того, ему пришлось принять на себя осуществление ряда практических мероприятий этого взаимодействия. Вот почему он и держал при себе связиста и артиллериста.

В заключение, указывая на телефониста и вручая мне карту обстановки, Челпанов сказал:

— Вот тебе связь, вот тебе карта, там в углу ведро с картошкой, хлеб и консервы. Сейчас пойдем на «капэ», я тебя представлю командиру дивизии, и ты останешься здесь выполнять то, что делали мы!

Участок побережья Невы, от места стоянки кораблей до

командного пункта дивизии, подвергался непрерывным огневым налетам противника, поэтому КП дивизии размещался на обочине дороги, в орудийном капонире. Амбразура капонира была зашита досками.

Челпанов познакомил меня с командиром дивизии — худощавым, очень усталым на вид офицером, кажется, в звании майора. Он с трудом передвигался, опираясь на палку, из-за ранения, полученного еще где-то в боях под Кингисеппом.

На КП царило оживление, сновали офицеры связи — летчики, танкисты и представители полков дивизии. Среди присутствующих заметно выделялся помощник командующего войсками Ленокруга генерал-майор В. Н. Зайцев, солидный усатый мужчина.

Попрощавшись с командиром дивизии и пожелав мне успеха, Челпанов со своими офицерами отбыл в Ленинград. Я стал входить в курс дела.

Отсутствие в то время должного боевого опыта по взаимодействию корабельной артиллерии с сухопутными войсками создавало массу трудностей. По принятой схеме вызов огня кораблей по заявкам сухопутных частей осуществлялся командиром дивизии непосредственно через меня. Но одновременно с этим поступали приказания об открытии огня и от командира отряда Черокова, на КП которого также поступали заявки от частей.

Специальное наставление по взаимодействию кораблей с сухопутными войсками было создано позже, после приобретения некоторого опыта. А в те памятные сентябрьские дни огонь кораблей вызывали все. Каждый считал свой участок и свое направление наиболее угрожаемым и важным.

В этой сложной, напряженной, быстро меняющейся обстановке со всей полнотой раскрылись те прекрасные боевые качества Черокова, о которых приходилось слышать раньше. С ним было удивительно легко работать и решать сложные боевые задачи. Прежде всего это, видимо, объяснялось особыми чертами его характера и высокой воинской выучкой. Будучи исключительно скромным, простым и доступным, он всегда во всем отличался личной примерностью, дисциплинированностью, вдумчивостью, собранностью и высокой выдержкой.

Между тем фашисты с невероятным упорством и бешенством стремились прорвать заслон, созданный ополченцами 4-й дивизии. Намного уступая по численности войск кадровой дивизии, поддерживаемая нами дивизия народного ополчения не только успешно отражала яростный натиск превосходящих сил противника, но своими контратаками наносила ему

существенный урон.

В памяти всплывает изнуренная, но полная неугасимой энергии фигура раненого командира дивизии, с трудом передвигавшегося в сопровождении вооруженного ординарца по переднему краю среди ополченцев (генерал-майор Зайцев любовно называл их ратниками). Командир дивизии своим появлением среди бойцов вселял в них бодрость, спокойствие и уверенность в успехе.

В одном из ожесточенных боев дивизии удалось потеснить противника, и ее полк (командир полка Чугунов) даже форсировал реку Тосну. Однако, встретив сильное сопротивление гитлеровцев, этот полк вынужден был вести тяжелые бои в окружении.

В разгар боя из Смольного позвонил главком Северо-Западного направления К. Е. Ворошилов и приказал соединить его с командиром полка Чугуновым. Радио и телефонная связь с этим полком не была прервана. Выслушав доклад Чугунова, маршал Ворошилов поздравил его с награждением орденом Ленина и отдал приказ — вывести полк из окружения.

В этот критический момент командир 4-й дивизии народного ополчения, не располагая резервами, бросил на передний край всех, кто мог владеть оружием. Всем офицерам, находившимся на командном пункте, было приказано получить ручные гранаты и быть готовыми к самообороне, так как охрана командного пункта и другие обеспечивающие подразделения штаба дивизии также отправились на передний край.

Обеспечивающий связь с кораблями отличный специалист, старшина с посыльного судна «Вирсайтис» (фамилию его, к сожалению, не помню), чуть ли не после каждого мощного огневого налета противника устранял повреждения в линиях связи. В один из таких налетов старшина был убит осколком близко разорвавшегося снаряда.

Среди стойких бойцов дивизии на ее переднем крае сражался и батальон рабочих Ижорского завода. Этот завод находился в четырех километрах от переднего края. Завод и город Колпино стали фронтом. В то время как батальон ижорцев дрался в рядах дивизии, его соратники на заводе не прекращали работу, ремонтируя поврежденную боевую технику и выполняя другие важные заказы фронтовиков.

Когда на смену героическим ополченцам прибыли кадровые части Красной Армии, противник после понесенных им больших потерь заметно снизил свою активность. Пришло время и мне отправиться в штаб морской обороны Ленинграда, чтобы получить новое назначение.

С невольной грустью расставался я с товарищами из 4-й дивизии, с которыми в трудные для Ленинграда дни довелось разделить тяжесть неудач и радости успехов.

В то время было не до наград, но для каждого из нас наивысшей наградой являлась та честь, которой мы удостоились, оказывая всемерную поддержку нашим славным рабочим-ополченцам, вставшим грудью на защиту города Ленина в столь трудный для Родины час.

Мысленно возвращаясь к событиям тех дней, ставшим теперь историей, нельзя не воздать должное командирам — Кабату, Голеншину, Быкову, Стеценко и всему личному составу кораблей, артиллеристам, связистам, корректировщикам, успешно выполнившим приказ командования флотом.

В Осиновце

В сентябре 1941 года в Ленинграде было еще по-летнему тепло и зелено, но никто не замечал красот ранней осени. Каждый ленинградец сознавал, насколько велика угроза, нависшая над любимым городом. Гнев и ненависть к фашистским варварам наполняли сердца людей.

К вечеру я добрался до Адмиралтейства. На правом берегу Невы, за Петропавловской крепостью, были слышны частые разрывы вражеских снарядов. Вели огонь и наши корабли, стоявшие в устье Невы.

В приемной командующего морской обороной Ленинграда было пусто, и я сразу прошел в кабинет Челпанова. Контрадмирал сидел за большим письменным столом.

Выслушав мой доклад о прибытии и задав несколько вопросов о положении на участке 4-й дивизии народного ополчения, Челпанов приказал мне с первой же оказией направиться в штаб Ладожской военной флотилии в распоряжение члена Военного совета фронта адмирала Исакова.

— Штаб Ладожской военной флотилии, — добавил он, — находится на западном берегу озера, в районе Осиновецкого маяка.

Затем, после некоторого раздумья, контр-адмирал позвонил распорядительному дежурному и приказал дать мне автомашину.

Итак, на следующий день я подъезжал к району Осиновца. По мере приближения к озеру все чаще попадались скопления людей, боевой техники, различного заводского оборудования и транспорта. Непрерывно сновали автомашины с грузами и людьми. Под кронами высоких сосен, вблизи маяка, у землянок и

щелей группами располагались покидавшие город жители Ленинграда. В воздухе ревели моторы истребителей прикрытия.

В районе мыса Осиновец. 1941 г.

Все это напоминало огромный муравейник. На первый взгляд казалось, что огромной массой людей никто не руководит. Но это только на первый взгляд…

В невиданно короткий срок советские люди создали на необорудованном побережье порт, который жил полнокровной фронтовой жизнью. Несмотря на непрерывные налеты и бомбежки вражеских самолетов, буксирные пароходы с баржами и транспорты с людьми и грузами шли через озеро. Боевые корабли флотилии отражали воздушные атаки противника, конвоировали караваны судов и сами включались в перевозки, принимая на борт людей и грузы.

Работой этого вновь созданного порта руководил капитан 1-го ранга Н. Ю. Авраамов, высокий мужчина с большими баками на худом энергичном лице.

Представители различных заводов, сопровождавшие важнейшие виды оборудования и грузов, наперебой осаждали Авраамова, требуя эвакуации их в первую очередь. Все стремились побыстрее переправиться на Большую землю. Людей надо было укрыть от бомб, обеспечить им какой-то отдых, посадить на суда. Прибывающие грузы — выгрузить, рассредоточить, замаскировать…

Поражало, как Авраамов успевал в нужные моменты быть среди грузчиков, среди эвакуируемых, инструктировать

капитанов плавсредств, отвечать на массу вопросов и запросов, вникать в дела, связанные с продолжавшимся строительством порта, и т. д.

Пробираясь с трудом через заторы машин, я наконец разыскал штаб Ладожской военной флотилии, помещавшийся в одном из маячных домиков. Командующий флотилией капитан 1-го ранга Б. В. Хорошхин и большинство офицеров штаба находились на кораблях, выполнявших воинские перевозки, поэтому домик пустовал.

Капитан 1-го ранга Н. Ю. Авраамов.

У оперативного дежурного по штабу непрерывно звонили телефоны — потоком сыпались всевозможные донесения, запросы, доклады. Однако оперативный дежурный капитан 2-го ранга А. В. Соколов нашел возможность уделить внимание и мне. Он положил трубку на стол и спросил:

— Вы по какому вопросу?

Узнав, что я прибыл в распоряжение адмирала Исакова, он

попросил меня подождать и ушел в следующую комнату. Вернувшись, он сказал, что адмирал может меня принять.

Когда я вошел в кабинет Исакова, маячный домик содрогнулся, стекла в окнах задребезжали. Это начинался очередной налет вражеской авиации.

За столом над картой и бумагами сидел адмирал Исаков и спокойно что-то читал. Дождавшись установления относительной тишины, Исаков поздоровался со мной и указал на стул.

— Садитесь, пожалуйста, — пригласил он и продолжал: — Как видите, противник непрерывно бомбит корабли на рейде. Часть транспортов не имеет никакого вооружения. Я вызвал вас сюда как артиллериста, способного возглавить работы по установке артиллерии на безоружные транспорты. Все для этого подготовлено. Материальная часть уже доставлена, рабочие прибыли, и личный состав для обслуживания артиллерии тоже есть.

В заключение адмирал назвал те транспорты, которые надлежало вооружить, — «Вилсанди», «Ханси», «Стенсо», «Илга» и другие…

— Ну, как дела? — спросил меня капитан 2-го ранга Соколов, как только я вышел из кабинета.

Соколов (артиллерист по специальности) исполнял должность начальника отдела боевой подготовки. До войны работал в артиллерийском научно-исследовательском институте. В связи с этим у нас сразу обнаружились общие интересы. Он сообщил мне, что флагманским артиллеристом флотилии был мой однокурсник по Военно-морскому училищу капитан 3-го ранга Н. И. Федосов.

Узнав о задании, которое я получил от адмирала Исакова, Соколов оживился. Оказывается, к нему уже неоднократно обращались по этому вопросу представители артиллерийских мастерских, завода, а также офицер, доставивший команду для укомплектования вооружаемых транспортов. Он указал, где их можно найти.

И вот я шагаю по запруженной людьми территории, прилегающей к маяку, и вглядываюсь в лица встречных моряков в надежде увидеть кого-нибудь знакомого. К моему огорчению, среди многих встречающихся морских офицеров знакомых долго не попадается.

Каковы же были мои удивление и радость, когда я наконец встречаюсь с идущим в сопровождении двух офицеров капитаном 2-го ранга Н. Ю. Озаровским, моим старым сослуживцем по линейному кораблю «Марат».

Есть люди, вспоминая которых ощущаешь какое-то особенно

приятное чувство, чувство глубокой признательности и благодарности к ним за их душевную красоту, человечность, трудолюбие, честность. Именно к такой категории людей принадлежал Николай Юрьевич Озаровский.

Невольно вспомнились годы флотской молодости. Во время дежурств по кораблю, в глубокую ночь, при обходах палуб линкора часто можно было видеть свет в каюте помощника командира и фигуру Николая Юрьевича, склоненную над столом. А утром, еще до общей побудки, он уже с бодрым, веселым видом хлопотал на верхней палубе…

На Ладожской флотилии Николай Юрьевич вначале командовал канонерской лодкой, а затем дивизионом канонерских лодок.

В тот же день я встретился с рабочими, прибывшими для вооружения транспортов. Кстати, они уже давно прибыли в Осиновец с материальной частью и хотели как можно скорее приняться за дело. В суматохе на них никто не обращал внимания, поэтому они очень обрадовались, узнав, что у них появился руководитель работ.

Прежде всего пришлось заняться вопросами размещения и питания рабочих. С помощью капитана 1-го ранга Авраамова это быстро уладили. Затем без промедления приступили к выполнению задания.

Условия, в которых пришлось вооружать транспорты, были весьма сложными. Все работы приходилось производить в спешке, без отрыва кораблей от перевозок. Мы буквально караулили каждый транспорт в момент его появления на осиновецком рейде. Тут же на него срочно подавалась в разобранном виде материальная часть артиллерийских систем. Бригады рабочих за время разгрузки и погрузки транспорта быстро выполняли необходимый перечень корпусных работ (установка дополнительных креплений палубных настилов и переходных барабанов под основания орудий). Рабочие артиллерийских мастерских проводили сборку, установку и регулировку самих орудий.

Частые налеты авиации противника создавали массу дополнительных трудностей. С появлением фашистских самолетов все суда на рейде снимались с якоря и маневрировали, уклоняясь от бомб. В такие моменты катера и баркасы с рабочими и техникой вынуждены были болтаться по рейду в ожидании подхода транспортов.

Каким-то чудом нашим плавсредствам удавалось оставаться целыми и невредимыми, несмотря на интенсивные бомбежки и обстрелы рейда с воздуха. Иногда часть рабочих была вынуждена

совершать на транспорте плавание из Осиновца в Новую Ладогу и обратно.

Вместе с материальной частью на транспорты сразу же подавались и боеприпасы. Частенько, буквально в ходе работ, приходилось вести огонь по вражеским самолетам из наспех закрепленных орудий. В таких случаях рабочие бросали свои инструменты и превращались в подносчиков снарядов, наводчиков или заряжающих и вместе с комендорами активно участвовали в отражении воздушных атак (многие из рабочих артиллерийских мастерских в свое время проходили действительную службу на флоте и являлись опытными комендорами). Эти скромные труженики были подлинными носителями боевого и трудового подвига.

Однажды, возвращаясь с рейда, я неожиданно встретил на пирсе еще одного моего бывшего наставника и сослуживца капитана 2-го ранга Г. А. Визеля. Судя по всему, Глеб Александрович был рад нашей встрече. После взаимных приветствий он стал расспрашивать, как я попал в Осиновец и чем здесь занимаюсь. Лицо его показалось мне исхудалым и побледневшим.

В то время на флотилии велась ускоренная подготовка к высадке десанта в район Шлиссельбурга. Предназначенные к десантированию 148-я кадровая рота флотилии и моряки из учебного отряда подводного плавания уже прибыли и в течение нескольких дней ожидали посадки на десантные суда.

Узнав, что я занят выполнением задания адмирала Исакова, Визель, по старой памяти, попросил меня помочь ему проверить состояние десантных судов, прибывших из Ленинграда. Хотя я и не располагал временем, но товарищу решил помочь и тотчас же направился к небольшой заводи у пирсов, где спустили на воду доставленные по железной дороге баркасы, полубаркасы и другие шлюпки. На шлюпках были дневальные из матросов-подводников.

Все эти гребные суда, видимо, готовили и отправляли второпях, без должного контроля. Многие не имели в комплекте табельного вооружения — недоставало уключин, весел; рангоут и такелаж вовсе отсутствовали.

Недалеко от места стоянки шлюпок, в береговых зарослях, укрылись десантники. Среди офицеров 148-й роты нашлись старые знакомые, с которыми мне довелось познакомиться в период советско-финляндской войны. Эта рота в то время охраняла бухту Саунаниеми, на которую базировались вмерзшие в лед корабли Ладожской военной флотилии (командовал ею капитан 1-го ранга П. А. Трайнин). Командиром роты по-прежнему был Дмитриев, а политруком Лапин.

Разумеется, десантники меня спрашивали, когда и куда их намерены высаживать. Но даже при желании я не мог бы ответить на этот вопрос, так как не знал, в какой связи находился этот десант с развитием боевых действий в районе Шлиссельбурга.

Спустя некоторое время я имел возможность наблюдать с верхней площадки семидесятиметровой башни Осиновецкого маяка отдельные эпизоды, связанные с высадкой этого десанта.

Когда, запыхавшись, я поднялся на маячную башню, там уже находились офицеры порта. В артиллерийский бинокль было хорошо видно все происходившее в Шлиссельбургской губе.

…Под прикрытием огня канонерской лодки «Бурея», сторожевого корабля «Пурга» и транспортов большое количество шлюпок, катеров двигалось к берегу, занятому врагом. Транспорты также вели огонь. Отдельные шлюпки и катера уже достигли обширной прибрежной отмели. С их бортов прыгали в воду десантники. Темные столбы воды и грунта в местах падения вражеских снарядов, как свечи, вставали среди десантных судов и людей, двигавшихся к берегу. Слышался непрерывный отдаленный гул артиллерийской канонады.

В момент, когда основная масса десантников по пояс в воде продвигалась к берегу, неожиданно стали налетать и пикировать немецкие самолеты Ю-87, сбрасывая бомбы и расстреливая десант из пушек. Мы увидели, как один из транспортов (это был «Щорс»), объятый пламенем, выбросился на мель. Вскоре весь берег заволокло дымом…

Как известно, в этой операции не удалось добиться успеха.

В тот день я впервые увидел командующего Ладожской военной флотилией капитана 1-го ранга Б. В. Хорошхина. Он шел от пристани усталый, с головы до ног забрызганный засохшей грязью. Участники боя рассказывали о том, как он на открытом катере ЗИС появлялся в критические минуты боя в самых опасных местах. О личной беззаветной храбрости и отваге этого замечательного офицера, участника гражданской войны, позднее узнали все не только на Балтике, но и под Сталинградом, на Волге, где Хорошхин погиб, защищая нашу любимую Родину.

Между тем работа по вооружению транспортов приближалась к концу. Настал день, когда я отправился в тот же маячный домик с докладом о выполнении задания.

Меня не покидала надежда вернуться на Неву, в условия размеренной, строго регламентированной уставами и наставлениями корабельной жизни. Но, увы, эта надежда не сбылась.

Выслушав мой доклад и задав несколько вопросов, адмирал Исаков поблагодарил меня за выполнение задания и сказал:

— Ввиду некоторых перемещений товарищ Федосов назначается на другую должность, вы же назначаетесь флагманским артиллеристом флотилии.

На столе лежал подписанный адмиралом приказ…

Итак, с 10 октября 1941 года я стал флагманским артиллеристом флотилии.

Остаюсь на Ладоге

Новое назначение оказалось для меня неожиданным и в буквальном смысле новым, несмотря на то что в период советско-финляндской войны я был флагманским артиллеристом Ладожской военной флотилии (тогда из-за ранней суровой зимы не пришлось досконально изучить этот театр).

Совершенно по-иному складывалась обстановка для Ладожской военной флотилии в войне с немецко-фашистскими захватчиками. События развивались весьма быстро и на первых порах неблагоприятно для нас.

Мне запомнилось экстренное совещание офицеров штаба, на котором командующий флотилией капитан 1-го ранга Хорошхин поставил присутствовавших в известность о срочном перебазировании штаба из Осиновца в Новую Ладогу. Для многих, и особенно для начальника медицинской службы Ивана Николаевича Томилина, названные командующим весьма сжатые сроки перебазирования казались нереальными, но Хорошхин был неумолим, и через 2–3 дня сторожевой корабль «Пурга» со штабом совершил переход в Новую Ладогу.

Вскоре последовали значительные изменения в командовании флотилией.

В начале октября начальника штаба флотилии капитана 1-го ранга В. П. Боголепова сменил капитан 1-го ранга С. В. Кудрявцев, а вскоре прибыл и вновь назначенный на должность командующего флотилией капитан 1-го ранга В. С. Чероков.

Противник, стремясь парализовать наши перевозки, усилил удары с воздуха по кораблям, прибрежным населенным пунктам, пристаням и железнодорожным станциям. Частым бомбежкам подвергались корабли на Волховском рейде.

Днем и ночью фашистские самолеты бомбили станцию Волхов так, что даже в Новой Ладоге от взрывов бомб дрожала земля и дребезжали стекла. Ночью всюду пылали зарева пожаров.

Обстановка, сложившаяся в Ленинграде, требовала расширения перевозок. А боевые корабли и значительная часть других плавучих средств нуждались в предупредительном и

других видах ремонта. К тому же ощущался недостаток топлива. В довершение ко всему в октябре гитлеровцы начали крупное наступление в районе Тихвина, стремясь соединиться с финскими войсками и замкнуть Ленинград вторым кольцом блокады.

И вновь я предстал перед В. С. Чероковым. После краткой и обстоятельной информации об угрозе, которая создалась для нашей базы, Виктор Сергеевич потребовал разработать и представить на утверждение документы, касающиеся боевого использования корабельной и других видов артиллерии в обороне Новой Ладоги.

С лихорадочной поспешностью мы провели рекогносцировку прилегающих к городу районов. Здесь создавалась сеть наблюдательных и корректировочных постов, отрабатывалась связь с ними. Были определены районы огневых позиций и ответственные секторы огня для кораблей, базировавшихся на Новую Ладогу, развернут артиллерийский командный пункт, установлены дежурства артиллеристов и т. п.

Все усложнялось еще тем, что одновременно с указанными мероприятиями необходимо было знакомиться с кораблями, их артиллеристами и состоянием боевой подготовки артиллерийских боевых частей, с которыми я встречался впервые. Часто приходилось выезжать на места развертывания наблюдательных пунктов и корректировочных постов, проверять их готовность, то есть взбираться на колокольни старинных церквей и на верхушки ветхих триангуляционных знаков в поисках точек с наибольшими секторами обзора.

К счастью, Новую Ладогу не постигли та участь и те трудные испытания, которые явились уделом некоторых военно-морских баз, атакованных противником с суши.

Героическими усилиями войск Ленинградского и Волховского фронтов противник в районе Тихвина был разгромлен. Обстановка несколько разрядилась. Появилась возможность уделить больше времени и внимания детальному изучению кораблей и их личного состава.

Главные силы флотилии — соединение артиллерийских кораблей — состояли из двух дивизионов канонерских лодок. Эти корабли не отличались стройностью осанки, не обладали строгими формами обводов корпусов или красотой и стремительностью общего их вида. Большинство из них были тихоходными, неуклюжими, с низкими маневренными качествами судами вспомогательного гражданского флота.

Однако после укомплектования канонерок моряками-балтийцами и установки на их палубах хороших морских артиллерийских орудий эти корабли в руках опытных

командиров превратились в грозную для врага силу. Тезис о том, что «сражаются не корабли, а люди», нашел свое полное подтверждение в боевой деятельности этого соединения неказистых с виду кораблей.

На ходовые мостики канлодок поднялись опытные командиры, командовавшие в свое время совершенными боевыми кораблями. Они заставили канонерки искусно маневрировать на огневых позициях при ведении боя с батареями противника, четко осуществлять маневр по уклонению от воздушных атак. Благодаря их умению и опыту эти корабли преодолевали массу трудностей при плавании в сложных ледовых и штормовых условиях.

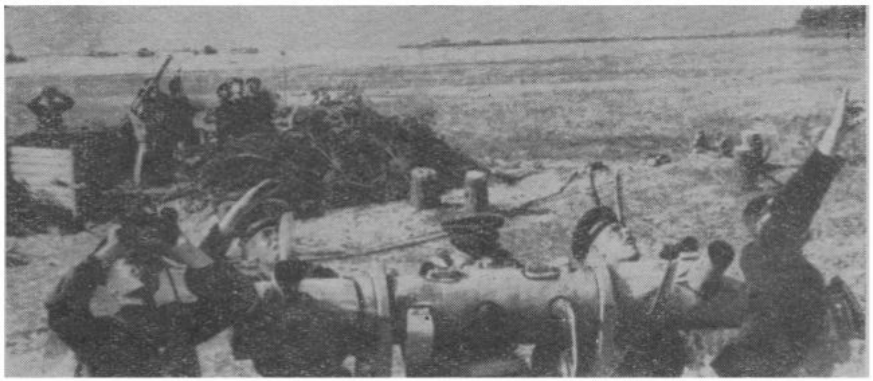
С героическими делами Ладоги неразрывно связаны имена первых командиров ее боевых кораблей: капитана 2-го ранга Н. Ю. Озаровского (канлодка «Бурея»), капитана 3-го ранга П. И. Турыгина (канлодка «Нора»), капитана 3-го ранга М. И. Антонова (канлодка «Селемджа»), капитана 3-го ранга А. И. Дудника (канлодка «Бира»), капитана 3-го ранга В. Л. Ротина (канлодка «Лахта») и других. В дальнейшем за время войны, в силу различных перемещений, произошла полная замена командиров канонерских лодок. Но заслуги первых командиров трудно переоценить. Ими проделана огромная работа, они вооружали эти корабли, укомплектовывали их личным составом, проводили боевую подготовку и участвовали в тяжелых боях начального периода войны.

Уже первое мое знакомство с командирами артиллерийских боевых частей на канонерских лодках оставило благоприятное впечатление. Несмотря на то что это были в основном молодые офицеры, недавно выпущенные из училищ, чувствовалось, что избранная ими специальность стала их призванием. Совершенствовать свою специальную подготовку и приобретать боевой опыт им пришлось непосредственно в боях. У них быстро выработалась должная артиллерийская хватка.

К моему большому удовлетворению, вскоре я почувствовал прочный контакт с артиллеристами, причем не только с артиллеристами кораблей. Хорошие деловые отношения установились у меня также и с командованием береговой артиллерии, противовоздушной обороны и артиллерийским отделом флотилии.

Потом, на протяжении всего периода боевых действий на Ладоге, я постоянно ощущал со стороны своих подчиненных и боевых друзей то особое расположение и доверие, без которых немыслим успех в любом деле. Артиллеристы кораблей не только держали меня в курсе обычных служебных дел, но и делились со

мной своими житейскими радостями и горестями.



Зенитчики готовы отразить налет фашистских стервятников на порт Кобона.

Большой заслугой командиров кораблей и корабельных артиллеристов являлось постоянное стремление к совершенствованию боевой подготовки артиллерийских боевых частей. Канонерские лодки после перевооружения и частичного оснащения их приборами управления огнем стали применять более сложные виды морских стрельб и стрельб по берегу. В дополнение к существовавшим корабельным корректировочным постам на флотилии появились свои штатные, хорошо оснащенные, подвижные корректировочные посты, которые на время взаимодействия с поддерживаемыми сухопутными частями входили в их боевые порядки.

Канонерские лодки могли стрелять по береговым целям не только с якоря, но и на ходу. Опытные командиры дивизионов капитаны 1-го ранга Н. Ю. Озаровский, В. Н. Лежава, капитан 3-го ранга В. С. Сиротинский, а также дивизионные артиллеристы А. И. Федоров и И. Деев потратили немало усилий для подготовки кораблей к совместным стрельбам по берегу при маневрировании в составе соединения. Отработку огневого маневрирования с фактическим использованием оружия обычно проводили в районе островов Зеленцы.

Хорошие результаты были также достигнуты в подготовке кораблей к стрельбам с применением корректировочной авиации Краснознаменного Балтийского флота. Особенно поражали наших артиллеристов мастерство и сноровка летчика-корректировщика Семечкина.

Противник располагал значительным количеством отлично вооруженных десантных кораблей, различных сторожевых судов и даже итальянских торпедных катеров. Катера противника иногда

появлялись в ночное время на путях следования наших конвоев. Происходили и более тяжелые бои сторожевых катеров флотилии с численно превосходящими отрядами десантных кораблей противника. Все это вынуждало нас уделять много внимания подготовке кораблей к бою с морским противником.

Разгром десанта противника, пытавшегося завладеть островом Сухо 22 октября 1942 года, подтвердил своевременность принятых флотилией мер. В нанесении совместного удара по отступавшим кораблям противника участвовал отряд канонерских лодок под командованием капитана 1-го ранга Н. Ю. Озаровского.

Командующий артиллерией 23-й армии генерал И. М. Пядусов и начштаба артиллерии генерал Г. М. Бруссер, а также командование поддерживаемых частей 23-й и 7-й армий не раз одобрительно отзывались о действиях артиллеристов канонерских лодок. Иногда по срочному вызову прибрежных частей канонерские лодки выходили в район огневых позиций, имея на борту продовольствие и другие грузы, предназначенные для Ленинграда. В таких случаях штабеля мешков с мукой, сложенные у боевых постов, неплохо защищали личный состав от осколков бомб и снарядов.

Вся летопись боевых дел и подвигов моряков-балтийцев, сражавшихся на Ладоге, связана с беспримерным трудом, мужеством и героизмом этих людей. Без сна и нормального отдыха, утомленные беспрерывными вахтами и боевыми тревогами, матросы, старшины и офицеры кораблей нередко участвовали в погрузочно-разгрузочных работах, чтобы ускорить доставку в Ленинград продовольствия.

Трогательная и волнующая дружба связывала моряков флотилии с ленинградцами. Эта дружба находила свое выражение в том исключительном внимании, которое проявляли матросы, старшины и офицеры к жителям города, эвакуируемым на Большую землю. Экипажи кораблей делились с голодными ленинградцами крохами своего скудного пайка, стремились всячески воодушевить и отвлечь их от мрачных мыслей, вызванных вынужденной необходимостью покидать родной кров и любимый город.

Заключительный этап войны на Ладожском озере ознаменовался ответственным и трудным экзаменом для всей флотилии — Тулоксинской десантной операцией. Она была успешно проведена в нюне 1944 года.

Несмотря на высокие требования, предъявленные корабельной артиллерии в ходе проведения этой операции, артиллеристы с успехом справились с поставленными перед ними

задачами.

Ни шторм, ни отсутствие летной погоды, ограничившее использование авиации, не послужили препятствием для непрерывной артиллерийской поддержки, которую оказывали корабли, обеспечивая высадку десанта. Стихия отступила перед волей и упорством ладожцев.

Успех проведенной десантной операции был достигнут в результате тщательности ее подготовки, единства мышления и действий всех ее участников, благодаря стремительности, решительности и отваге, проявленным личным составом кораблей и бойцами морской пехоты.

Высокой подготовкой и замечательным мастерством в этой операции отличились артиллеристы: И. Деев, П. И. Аксенов, В. Гарин, Я. И. Дукшин, Е. Б. Сильнов, Т. А. Мальванчук, А. Д. Назаров, А. В. Полетаев, А. В. Лазарев и многие другие.

Подготовка и боевое использование артиллерии кораблей поддержки осуществлялись с учетом огромного боевого опыта, накопленного к этому времени флотами и флотилиями, проводившими аналогичные операции. Благодаря правильному распределению приданных десанту корабельных и базовых корректировочных постов и наблюдательных пунктов удалось обеспечить надежную и четкую организацию управления огнем кораблей, а также своевременную артиллерийскую разведку целей.

Всеми развернутыми на плацдарме средствами, обеспечивающими огонь корабельной артиллерии, отлично управлял помощник флагманского артиллериста флотилии капитан 3-го ранга Ф. Н. Сочейкин. Федор Николаевич проявил себя как скромный по натуре, но большой отваги и доблести офицер. Он высадился на берег с первым броском десанта.

Повествование о наших артиллеристах будет неполным, если не сказать, хотя бы коротко, о многогранной деятельности артиллерийского отделения тыла флотилии.

В Новой Ладоге, как и в других портах Ладожского озера, не было специальных боескладов, арсеналов и мастерских. Все это приходилось создавать вновь своими силами, приспосабливая под мастерские и склады различные строения, вплоть до новоладожских церквей. Создание необходимой материально-технической базы явилось одной из первых сложных и трудоемких работ, выполненных офицерами артиллерийского отделения.

Нельзя не вспомнить добрым словом капитана А. С. Новикова, благодаря труду которого любые повреждения артиллерийских систем устранялись на кораблях в самые

короткие сроки и при высоком качестве ремонта.

Возглавлял артотделение на протяжении всего периода войны капитан 3-го ранга П. И. Дрейзин. Я с большим уважением вспоминаю этого всегда серьезного, педантичного, требовательного и строгого человека, который отличался исключительной заботливостью, исполнительностью и огромным чувством ответственности за порученное дело.

Успех любой боевой операции немыслим без надежной, устойчивой и гибкой связи. С начальником связи флотилии полковником И. С. Бузиным и его подчиненными у нас в годы войны установились хорошие деловые отношения, основанные на крепкой боевой дружбе и на единстве понимания многих совместно решаемых задач. Эти отношения обеспечивали взаимный успех нашей боевой работы.

Во многом артиллеристы зависели от гидрографического обеспечения районов огневых позиций кораблей, взаимодействовавших с прибрежными войсками. В этих вопросах нам всегда приходили на помощь флагманские штурманы капитаны 2-го ранга Ю. П. Ковель, В. Г. Паршин и начальник гидрографического отделения капитан 3-го ранга В. Е. Половщиков, а также непосредственные исполнители сложных работ по гидрографическому обеспечению старший лейтенант Е. П. Чуров и старший техник-лейтенант Е. А. Косолапов.

Наша совместная с гидрографами работа в конечном итоге свелась к тому, что с согласия капитана 3-го ранга Половщикова мы заполучили «штатного» артиллерийского гидрографа. Им стал Косолапов, весьма энергичный, толковый и исполнительный офицер (уже после войны он трагически погиб от взрыва противотанковой мины).

Велика заслуга и тех, кто обеспечивал нас необходимыми данными разведки. Особенно ценными для артиллеристов были те данные, которые доставляли нам летчик майор Грачев и подводники капитан 2-го ранга Е. Г. Юнаков и капитан 3-го ранга И. Татаринов.

В заключение хочется сказать несколько слов о боевой дружбе, которая объединяла меня с моими товарищами по труду и оружию, со славными артиллеристами береговой обороны.

В первые годы войны береговую артиллерию флотилии возглавлял полковник Н. И. Скородумов — старый, опытный артиллерист. В 1943 году Николая Ивановича перевели на работу в штаб командующего морской артиллерией Ленинграда, и в командование береговой артиллерией флотилии вступил майор Г. Г. Кудрявцев, показавший себя достойным последователем своего предшественника.

Боевые дела и успехи артиллеристов флотилии были тесно связаны с подвигом всех балтийцев, сражавшихся на Ладоге. Они проявили непоколебимую стойкость и отвагу в исторической битве за город Ленина. Краснознаменная Ладожская военная флотилия вписала славную страницу в боевую летопись дважды Краснознаменного Балтийского флота.

На военных транспортах

Капитан 1-го ранга запаса Б. А. ВАЙНЕР

Борис Абелевич Вайнвр с июля по октябрь 1941 года был военным комендантом транспорта „Вилсанди", а затем последовательно — помощником командира корабля, флагманским штурманом и начальником штаба отряда транспортов.

Б. Д. Вайнер — доктор исторических наук, автор ряда трудов о боевой деятельности флотов Советского Союза в Великой Отечественной войне.

Боевое крещение

Создание отряда транспортов Ладожской военной флотилии и его первые боевые действия были непосредственно связаны с прорывом вражеских войск к берегам Ладожского озера.

Противник, начав в первые дни войны наступление северо-западнее Ладожского озера, стремился ударом сильной группировки, состоявшей из пяти дивизий, рассечь наш приозерный фронт, прорваться на северо-западное и восточное побережье, с тем чтобы окружить здесь советские войска и, прижав их к озеру, уничтожить.

К 17 июля неприятелю удалось оттеснить наши части в юго-восточном направлении и выйти в район Питкяранта, Салми. В связи с этим штаб морской обороны Ленинграда и озерного района решил высадить десант на острова Мантсинсари и Лункулансари, чтобы нанести удар во фланг и тыл прорвавшегося врага.

Для осуществления этого решения в Ленинграде сформировали отряд высадки, главным образом из судов, входивших в состав 1-го и 2-го отрядов особого назначения КБФ. В их числе был и транспорт «Вилсанди», на котором я тогда служил.

В ночь на 20 июля 1941 года отряд высадки принял с причалов Васильевского острова 4-ю бригаду морской пехоты под командованием генерал-майора Б. П. Ненашева. Имея головным сторожевой корабль «Пурга» под флагом командующего морской обороной Ленинграда контр-адмирала Ф. И. Челпанова, десантный отряд совершил переход по Неве и вечером того же дня пришел в Шлиссельбург.

Как известно, десант успеха не имел. Среди десантников, которых советские корабли доставили к вражескому берегу, на борту «Вилсанди» я встретил однокашников — лейтенантов В. И. Комиссарова и А. Я. Семенова. На других судах находилось еще несколько наших товарищей. Они, как и я, в марте 1941 года, за три месяца до начала войны, были выпущены из Высшего военно-морского училища имени Фрунзе, но носили не темно-синий морской китель, а гимнастерку цвета хаки. Они, как и я, не имели теоретических знаний по тактике сухопутных сил, а тем более опыта командования стрелковыми подразделениями. Несомненно, это явилось одной из причин неудачи наших первых десантных действий. Когда мы приняли на борт остатки десанта, снятого с захваченных противником островов, моих товарищей по военно-морскому училищу среди живых уже не удалось обнаружить.

После высадки десанта отряд транспортов остался на озере, войдя в состав Ладожской военной флотилии. Так было положено начало его существованию.

В отряд транспортов ЛВФ, командиром которого назначили капитана 2-го ранга Г. П. Нестведа, военкомом политрука А. Благова, вошли небольшие транспорты Эстонского и Латвийского морских пароходств и суда Северо-Западного речного пароходства со своими экипажами. Для военного командования ими и обслуживания вооружения на каждый транспорт направили военного коменданта из офицеров ВМФ и небольшую группу краснофлотцев. Меня в первые дни июля назначили военным комендантом транспорта «Вилсанди». В буржуазной Эстонии «Вилсанди» являлся частной увеселительной яхтой эстонского «короля сланцев». После установления Советской власти эта яхта стала грузо-пассажирским судном Эстонского морского пароходства.

В начале войны транспорт «Вилсанди» был мобилизован и вошел в состав Краснознаменного Балтийского флота. На борт пришел военный комендант, но экипаж оставался прежним. Капитаном судна был А. П. Яксон.

Первые недели войны «Вилсанди» использовался для снабжения гарнизона Ханко боеприпасами. Доставив очередным рейсом героическим защитникам Гангута 130 тонн снарядов и авиационных бомб, судно получило приказ и составе конвоя следовать в Кронштадт. На переходе Финским заливом конвой подвергся нападению подводной лодки, а затем пяти торпедных катеров. «Вилсанди» удачно уклонился от торпед.

Спустя несколько дней после стоянки в Усть-Луге транспорт «Вилсанди» прибыл в Ленинград. Здесь он был включен в отряд особого назначения и вскоре с десантом ушел на Ладожское озеро, где вместе с судами «Илга», «Стенсо», «Ханси», «Совет», «Кремль», «Чапаев» и «Щорс» составил отряд транспортов Ладожской военной флотилии.

Все эти суда имели небольшой тоннаж, малую осадку и предназначались для морского каботажного плавания или применения на реках и озерах. Среди них самым крупным оказался транспорт «Вилсанди», имевший осадку более трех метров. На кораблях не было никакого вооружения, даже пулеметов.

Оснащение судов в ту пору было самым несовершенным. Навигационное оборудование состояло из одного магнитного компаса. Для определения скорости служил примитивный буксируемый лаг, двумя ручными сигнальными флажками исчерпывались все средства связи: ни радиоаппаратуры, ни

ратьера, ни даже клотика не существовало. После отхода от стенки корабль терял всякую связь с берегом и другими судами, если он находился в одиночном плавании. В условиях 1941 года, когда оперативная обстановка на суше и море так быстро менялась, это иногда ставило военного коменданта и весь экипаж в тяжелое положение и могло привести к неоправданной гибели корабля. В таком положении, например, оказался «Вилсанди» вскоре после очередной высадки десанта.

Вечером 7 августа «Вилсанди» с баржей на буксире вышел из Лахденпохья, получив от командира отряда приказание следовать в район Липолы, где принять с армейского склада боеприпасы и доставить их в Лахденпохья. Севернее этого поселка велись тогда ожесточенные бои. Войска остро нуждались в боеприпасах.

Мы шли, придерживаясь берега, так как компас вышел из строя еще два дня тому назад, когда после высадки десанта на остров Воссинансари «Вилсанди» атаковали два бомбардировщика. Убедившись, что транспорт не вооружен, они одновременно с двух бортов пикировали на судно и с высоты около 50 метров сбросили 16 малых бомб. Компас сорвало с цапф и разбило, разрушило камбуз, прогнулись под-палубные стойки спардека, были и другие повреждения.

На рассвете вошли в шхеры района Липола — Каралахт, что находится в 10 милях севернее Кексгольма. Продвигались по шхерам на ощупь, без лоцмана, даже не имея подробной карты. Удивительно, что мы нигде не коснулись грунта или подводных камней, изобилующих в этой узкости.

После грохота артиллерии и взрывов бомб, которые так часто слышались в минувшие дни, необычной была тишина, стоявшая в этом глухом шхерном уголке. Безмолвие августовского утра, окружавшее корабль, пейзажи изумительной красоты, сменявшиеся один за другим, заставляли забыть войну. Казалось, воцарился мир.

Но в эту обманчивую тишину вдруг ворвались раскаты совсем близких артиллерийских разрывов: всего в 100–200 метрах от курса корабля на берегу падали снаряды. Это прорвавшееся с северо-запада подразделение противника обстреливало прибрежную дорогу.

Корабль благополучно достиг места назначения и пришвартовался к маленькой пристани. Я сошел на берег. У пустого склада нашел раненого офицера-артиллериста. Он сообщил, что тылы, в том числе и склад боеприпасов, эвакуировались из этого района, а для меня у него никаких приказаний нет. Пришлось возвращаться в Лахденпохья.

Выход из шхер не был столь удачным. Около полудня корабль

наскочил на подводную каменную банку, к счастью, небольшую. Получив последовательно три сильных удара в оба борта, сопровождавшиеся резким креном, судно сошло с банки и, еще несколько раз качнувшись, встало на ровный киль. Пробоин не было.

Когда вышли в озеро, я повернул на норд, чтобы вернуться к месту стоянки флагманского корабля отряда. Пока мы шли на север, неотступно тревожила мысль: если здесь, в 15–20 милях южнее Лахденпохья, идут бои, то вполне возможно, что противник уже занял нашу передовую базу. Что же делать? Связи с командованием нет, а есть приказ вернуться с баржей в Лахденпохья.

Когда началась война, у эстонского экипажа чудом сохранился небольшой широковещательный приемник. Я его держал у себя в каюте. И вот в эти тревожные минуты я решил послушать, нет ли каких-либо сообщений от Совинформбюро или противника. Все, что мне удалось услышать, говорило о том, что войска противника продвигаются к Кексгольму!

Это укрепило созревшее решение, несмотря на приказ лечь на обратный курс, соответствующий тем изменениям обстановки, какие представлялись более вероятными.

Под вечер 8 августа «Вилсанди» вошел на рейд Сортанлахти — тогдашней главной базы флотилии. Не успели мы встать на якорь, как к борту подошел катер и по трапу взбежал командир отряда транспортов капитан 2-го ранга Нествед.

— Какое счастье, что ты не пошел в Лахденпохья, ведь там уже противник, наш отряд и все другие корабли ушли оттуда, — сказал он взволнованно, обняв меня, — мы с военкомом считали, что «Вилсанди» попал в плен.

— Ни при каких обстоятельствах «Вилсанди» не оказался бы в руках врага, мы бы его затопили, открыв кингстоны, — возразил я, — но флотилия наверняка потеряла бы этот корабль и его экипаж. Ведь, чтобы попасть в порт Лахденпохья, нам предстояло пройти шесть-семь миль узким проливом, и вырваться оттуда на тихоходном судне да еще днем было совершенно невозможно.

Задушевность и искренность, с которой встретил меня, еще совсем молодого офицера, опытный и высокообразованный моряк капитан 2-го ранга Г. П. Нествед, радовала. Очень важно начать боевой путь под командованием такого офицера. К сожалению, Г. П. Нествед недолго оставался командиром нашего отряда — в конце августа его отозвали в Военно-морскую академию.

Несколько дней «Вилсанди» простоял в базе, пока производился мелкий ремонт. Кстати, был установлен новый компас.

На выручку окруженным войскам

В ночь на 13 августа, в 2 часа 15 минут, я получил письменный приказ следующего содержания:

«Командиру «Вилсанди». Предписание. Совместно с тр. «Илга» немедленно выйти в район острова Марьясари в распоряжение капитана 2-го ранга Нестведа, там же находится командующий на СКР «Пурга», для перевозки войск и грузов. Начальник штаба ЛВФ Боголепов. 12.08.41, 23.50 № ОП/348с».

Через 25 минут снялись с якоря и спустя три часа пришли в назначенный район. Здесь был фронт. Рядом грохотали пушки и минометы. Шли жаркие бои.

Как выяснилось, к 10 августа неприятелю удалось на нескольких направлениях прорвать нашу оборону и выйти к побережью озера у Сортавала, Лахденпохья и Куркийоки. 19-й стрелковый корпус оказался окруженным и рассеченным на части: на полуострове Рауталахти была отрезана одна, а в районе острова Кильполансари две дивизии. Противник прижал наши дивизии к побережью и, сжимая кольцо окружения, прилагал все силы, чтобы сбросить их в озеро.

На выручку окруженным войскам пришли корабли Ладожской военной флотилии. 12 августа началась эта ее первая крупная операция. Она проводилась не по академическим канонам — на разработку оперативной документации противник не предоставил нам времени, — а распорядительным порядком. Командующий флотилией и начальник штаба на месте руководили боевыми действиями. Приказы чаще всего отдавались по семафору. Письменные предписания посылались на корабли и суда нарочными (у меня сохранился образец такого приказа, характеризующий тогдашние методы управления силами). Несмотря на трудности, операция по эвакуации стрелкового корпуса протекала успешно.

В 16 часов 55 минут 13 августа транспорт «Вилсанди» под сильным артиллерийским и минометным огнем вошел в северную бухту острова Кильполансари. Наш прорыв в бухту сквозь шквал снарядов и мин прикрывали дымовыми завесами сторожевой корабль «Пурга» и катер МО. Мы приняли на борт артиллерию и раненых 142-й стрелковой дивизии и сквозь огонь ушли в озеро.

Так день за днем, 10 суток подряд «Вилсанди», как и другие корабли, прорывался в «бухты смерти» (это название укрепилось тогда за гаванями, откуда производили эвакуацию), снимал с берега окруженные войска, боевую технику и доставлял в

ближайшие порты, еще не занятые врагом.

До 19 августа включительно «Вилсанди» перевозил войска 142-й и 198-й дивизий и баржи, груженные артиллерией, боеприпасами, повозками и лошадьми, главным образом в Кексгольм. На следующий день, когда мы шли в Сортанлахти, город Кексгольм горел. Еще через два дня мы лишились и своей главной базы. Войска теперь направлялись в необорудованную гавань Саунаниеми.

22 августа я получил приказание доставить продовольствие 12-му полку НКВД, прикрывавшему эвакуацию дивизий с острова Кильполансари. Имея на буксире баржу, «Вилсанди» шел на север. Но около 16 часов мы встретили буксир с баржей, на которой уже эвакуировались подразделения этого полка. Встреча произошла между островом Коневиц и полыхавшей в огне базой Сортанлахти. То горели, как я потом узнал, военные объекты и портовые сооружения главной базы, подорванные под руководством специальной тройки, во главе которой стоял будущий начальник политотдела флотилии, а тогда начальник политотдела морской обороны Ленинграда и озерного района полковой комиссар Б. Т. Калачев.

Мы легли в дрейф. Я ждал новых указаний. Спустя два часа получил от заместителя начальника штаба флотилии капитана 2-го ранга Лопухина приказ: «Следовать о. Кильполансари — может, пригодитесь».

Снова идем на север. Начинает смеркаться. Впереди, там, где фронт, непривычная тишина. Это настораживает. Чувствую, как усиливается напряжение среди военной команды (гражданский экипаж я не знакомил с обстановкой).

Ясно представляя себе, какая опасность угрожает кораблю при подходе к Кильполансари, если эвакуация наших войск уже окончена и остров занят противником, я приказал капитану взять курс на норд-ост, чтобы подойти к месту назначения не вдоль берега, а со стороны озера.

Эта мера предосторожности оказалась весьма кстати: на новом курсе, пройдя траверз Кексгольма, сигнальщики обнаружили флагманский корабль флотилии «Пурга», он шел под флагом командующего ЛВФ капитана 1-го ранга Б. В. Хорошхина. Сблизившись вплотную, я доложил, что имею приказание идти к Кильполансари, на что последовал ответ: «Операция окончена, встретить буксир «Буй», который снял с берега последние части прикрытия, и вместе с ним следовать в базу».

«Вилсанди» направился к острову Кильполансари. Около 22 часов, когда уже совсем стемнело, мы увидели, как с удаляющейся на юго-восток «Пурги» через все озеро шарит луч

прожектора. Это был последний в закончившейся операции сигнал по флотилии: «Противник в Сортанлахти. идти в Саунаниеми. Командующий». Вскоре мы встретили буксир «Буй» и совместно вернулись в базу.

В последующие три дня «Вилсанди» участвовал в переброске 168-й стрелковой дивизии полковника Бондарева с острова Валаам, куда ее предварительно эвакуировали, в Шлиссельбург.

Первая крупная операция Ладожской военной флотилии, благодаря которой в течение десяти суток под ожесточенным огнем вражеской артиллерии и ударами авиации были выведены из окружения три советские дивизии со всей боевой техникой, имела важное оперативное значение.

В оборону Ленинграда включились еще три закаленные в боях дивизии, как раз в те дни, когда немецко-фашистские войска прорвали Лужский оборонительный рубеж и повели ожесточенное наступление на город Ленина.

Родина высоко оценила подвиг ладожцев. Группа офицеров и матросов с кораблей флотилии была награждена орденами и медалями.

Падение Шлиссельбурга

Вместе с войсками корабли флотилии отходили на юг, лишаясь баз, портов, гаваней. Вслед за Сортавалой, Лахденпохья, Кексгольмом были оставлены Сортанлахти, Саунаниеми и, несколько позже, остров Валаам с его прекрасно защищенной Никоновской бухтой.

При эвакуации этой последней северной базы произошел любопытный случай, показывающий, как порой обманчивы были реляции летчиков противника об одержанных победах и какими приемами пользовалась вражеская пропаганда.

2 сентября в Никоновской бухте «Вилсанди» принял на борт батальон полковника Моисеенко из 4-й бригады морской пехоты и погрузил 80 тонн боеприпасов: мины, запалы к ним, аммонал и патроны — все в один трюм (на этом грузопассажирском пароходе был всего один трюм). В составе конвоя, включавшего еще три транспорта и сторожевой корабль «Конструктор», он покинул Валаам.

Утром следующего дня отряд вошел в Шлиссельбургский канал. Корабли шли в кильватерном строю по очень узкому изломанному фарватеру. Когда они легли на Посеченский створ, появилось 12 немецких бомбардировщиков Ю-88. Мы оказались в исключительно тяжелом положении. Какой-либо маневр по

скорости, а тем более по курсу, был совершенно исключен: с обоих бортов через тину болота пробивалась трава. Кроме того, как раз в этот момент к голове колонны приближалось госпитальное судно «Володарский», шедшее этим же каналом встречным курсом. Даже в нормальных условиях мирного времени было бы трудно с ним разойтись: этот большой колесный пароход перекрывал своими широкими колесными отводами более половины ширины фарватера.

Гитлеровские летчики, оценив наше незавидное положение и убедившись, что отряд слабо вооружен, лихо пикировали со всех сторон. Особенно много бомб упало около «Володарского» и «Конструктора». Экипажу «Вилсанди» и войскам, находившимся на его борту, посчастливилось: три бомбы, назначенные для них, упали примерно в 100 метрах за кормой, и их взрывы не вызвали детонации запалов и мин.

Более двух десятков бомб, упавших в воду на отмели по обеим сторонам канала, подняли к небу огромные столбы ила, грязи, воды, дыма, и фашистским летчикам, очевидно, сверху казалось, что они одержали блестящую победу.

На следующий день, включив свой широковещательный приемник, чтобы узнать последние новости с фронта, я неожиданно услышал на русском языке следующее сообщение: «Вчера 12 бомбардировщиков бомбили на канале, ведущем в Шлиссельбург, отряд советских кораблей — половина из них была потоплена, остальные горят». В действительности мы совершенно не имели потерь в корабельном составе, суда отделались лишь небольшими повреждениями.

Итак, к началу сентября все силы флотилии вынуждены были отойти в Шлиссельбург. Здесь они оказались в тупике. В оставшихся в наших руках Шлиссельбургской и Волховской губах Ладожского озера у флотилии, кроме Шлиссельбурга, не было больше ни одного даже мало-мальски оборудованного порта или укрытой гавани, а путь к Ленинграду по Неве был перехвачен врагом.

Начались ожесточенные налеты вражеской авиации на Шлиссельбург. Так, 3 сентября, пока мы стояли у стенки с боеприпасами в трюме, доставленными с Валаама, противник совершил 4 налета на город. В последнем воздушном ударе участвовало, по нашим подсчетам, 33 самолета. С болью в сердце мы наблюдали за тем, как навстречу вражеским группировкам вылетали 2–3 советских смельчака-летчика и на наших глазах гибли в неравной схватке. Их подожженные самолеты падали тут же на рейде или берегу.

Как долго флотилия задержится в Шлиссельбурге, никто

точно не знал. Во всяком случае, когда я доложил командованию, что 12 трубок парового котла «Вилсанди» имеют течь, так как он проработал лишних 1000 часов, то получил приказание произвести щелочение котла. На ремонт было отведено трое суток, начиная с 5 сентября, когда корабль стравил пар.

А этот и особенно последующие два дня оказались для нас самыми горячими за всю войну. Над Московской Дубровкой и 8-й ГРЭС на левом берегу Невы и Невской Дубровкой на правом берегу стоял ад кромешный. Фашисты, казалось, перемешали там все живое с землей в своем стремлении прорваться к Шлиссельбургу и форсировать Неву. Огромные силы вражеской авиации, группами по 70—100 пикирующих бомбардировщиков Ю-87, прилетали парадным строем «троек» к району расположения наших войск; затем самолеты вытягивались гуськом и, крутым виражом падая на крыло, друг за другом устремлялись к земле, сбрасывая свой смертоносный груз, и взмывали в небо, образуя зловещую карусель. Так продолжалось с утра до ночи. Мы с кораблей, стоявших в Шлиссельбурге, наблюдали эту страшную «работу» стервятников. Но дивизия полковника С. И. Донскова, недавно вывезенная нами из окружения, удерживала свои позиции до крайней возможности, медленно отходя к городу.

6 и 7 сентября «ад», продвинувшись на север, развергся над Шлиссельбургом. С самого утра до 3 часов ночи гитлеровская авиация непрерывно штурмовала улицы, Красную площадь, порт и корабли. Город, левый и правый берега Невы в городской черте и южнее были объяты пламенем.

В грохот бомб и снарядов время от времени врывались дикие звуки сирен. Это падали специальные бомбы, издававшие истошный вой. Фашисты сбрасывали их, чтобы деморализовать защитников Шлиссельбурга.

Вся военная команда «Вилсанди» находилась на верхней палубе. Весь день мы без передышки стреляли по вражеским самолетам (еще во время эвакуации наших войск мы запаслись отечественными и трофейными пулеметами и большим количеством патронов). Весь гражданский экипаж я направил в котельное отделение с заданием всеми силами форсировать ремонт котла, объяснив, что если мы его не сделаем раньше планового срока, то не сможем спасти «Вилсанди».

И эстонские моряки сделали почти невозможное: на сутки раньше закончили щелочение котла, начали качать воду и поднимать пары. А когда в 19 часов 7 сентября пришел приказ об эвакуации Шлиссельбурга, «Вилсанди» уже мог дать малый ход, а еще через два часа — и полный.

Вечером на борт прибыл новый командир отряда транспортов старший лейтенант В. П. Беляков. Он приказал взять на буксир баржу с имуществом тыла флотилии и вывезти из Шлиссельбурга. «Вилсанди» не имел буксирных приспособлений, буксирный конец закрепляли на кормовом кнехте, при этом транспорт лишался маневренности. В таких условиях, да еще имея осадку более трех метров, протащить баржу мимо косы Приладожского канала, где особенно сильное течение и отмель, было невозможно: баржа, а вместе с ней корабль застряли бы там и загородили единственный выход из Шлиссельбурга в озеро. Когда я об этом доложил командиру отряда, он приказал не рассуждать, а выполнять задание.

Приказ есть приказ. Подошел к угольной стенке, где грузилась баржа. Около 20 часов на Преображенскую гору, под которой стоял «Вилсанди», к берегу прорвались немецкие пулеметчики-мотоциклисты и открыли огонь через наши головы (мы оказались в мертвой зоне) по канлодке «Селемджа» и бронекатеру, стоявшим на рейде против угольной пристани.

Сгущались сумерки. Все транспорты и суда уже ушли из Шлиссельбурга. «Вилсанди» остался у причала один, ожидая под стрекот пулеметов и грохот орудий готовности баржи к выходу.

Через два часа управление тыла наконец закончило погрузку, и мы, взяв баржу на буксир, направились вверх по Неве к судоремонтному заводу. Здесь я надеялся встретить буксир или тральщик, которые позже командир отряда обещал прислать, чтобы они протащили баржу через самое опасное место. Увы! Надежды не оправдались.

Попытались вытащить баржу сами. На корме у буксирного троса встал с топором старшина 2-й статьи Кучер — самый исполнительный и ловкий член команды. Даем полный ход. Приближаемся к косе. Корабль сносит, но все-таки благополучно проходим мимо землечерпалки, стоящей у косы.

Но рано радоваться: сильное течение бросает легкую баржу к борту землечерпалки, и она застревает. Двенадцатидюймовый манильский трос натягивается, как струна, и «Вилсанди» с огромной силой тащит назад, при этом корабль резко кладет на правый борт, и вот уже приближается критический крен.

— Кучер, руби! — кричу я в мегафон.

Старшина мгновенно выполняет приказ. Корабль, несколько раз перевалившись с борта на борт, остановился почти у самого берега косы. Отдаем якорь.

К счастью, под килем воды хватает. Но как спасти баржу? Последние буксирные пароходы проворно шныряют мимо нас в Приладожский канал и уходят на восток. Находящийся на борту

«Вилсанди» начальник тыла флотилии, интендант 1-го ранга Барыкин уже охрип, окликая все буксиры, которые приближались к косе канала, но ничего не добился.

На его неоднократные предложения выйти в озеро без баржи я категорически отвечал, что мы останемся в Шлиссельбурге до тех пор, пока баржа с людьми и хозяйством тыла не будет выведена из города. По моему приказанию военная команда подготовила все необходимое для подрыва и затопления корабля в случае внезапного появления в городе вражеских войск. Личный состав я намеревался в этом случае переправить на шлюпках на правый берег Невы, пользуясь темнотой.

Пока «Вилсанди» стоял у косы, начальник штаба Ладожской флотилии капитан 1-го ранга В. П. Боголепов, лично руководивший эвакуацией, доставлял на борт солдат из последних частей, отошедших к берегу. Когда их уже набралось несколько сот человек, начальник штаба, выслушав мое мнение о возможности выхода, приказал капитану одного из буксиров вывести баржу из Шлиссельбурга. Но капитан этого невоенного судна не выполнил распоряжения, позорно бросив советских людей на произвол судьбы.

Мы снова остались одни. Наконец в полночь с шедшего мимо буксира типа «Ижорец», окликнутого Барыкиным, ответил его подчиненный офицер Шуляк, который и оказал помощь барже. Буксир отвел ее от землечерпалки и, пройдя с нею мимо косы, вошел в Шлиссельбургский канал. «Вилсанди» снялся с якоря. Но и без баржи ему трудно было рассчитывать благополучно выйти в озеро: шлиссельбургские створы уже не горели, а буйки, ограждавшие канал, не различались в темноте.

Приказав лучшим сигнальщикам Кучеру и Зелянину быть впередсмотрящими, я всю свободную от вахт команду расставил по обоим бортам в носовой части полубака с одной лишь целью — искать красные и белые бакены и немедленно докладывать о них.

Так мы на ощупь продвигались вперед. Время от времени то с левого, то с правого борта появлялись силуэты судов, сидевших на мели: тут были и шхуна типа «Учеба», и тральщик и даже катер МО. Наконец благополучно вышли на чистую воду.

На внешнем Шлисселъбургском рейде простояли полдня. В 14 часов 8 сентября последний конвой покинул этот рейд. «Вилсанди» шел головным, за ним 6 буксиров с баржами, концевым — канлодка «Селемджа». Наш курс лежал на Новую Ладогу.

Новое место базирования флотилии было не приспособлено для этой цели. Вход в реку Волхов оказался невозможным. Даже

небольшие буксиры с осадкой в 1,5 метра касались грунта на входном канале. Пришлось стоять на внешнем открытом рейде в 5 милях от города.

Корабли выходят на «Дорогу жизни»

После падения Шлиссельбурга наш любимый Ленинград — город революции, родина многих славных морских традиций — оказался в кольце блокады. Вместе с Ленинградом очутились в окружении войска Ленинградского фронта и Краснознаменный Балтийский флот. Ладожская военная флотилия тоже попала в трудное положение: немцы в Шлиссельбурге, финны — в 20–25 милях от него на западном берегу озера и примерно в таком же удалении от Новой Ладоги на восточном побережье.

Все железные, шоссейные и проселочные дороги, ведущие к Ленинграду, были перехвачены войсками противника. У крупнейшего промышленного и культурного центра страны, у Ленинградского фронта и Балтийского флота оставалась единственная ниточка связи со страной — водный путь вдоль южного побережья Ладожского озера.

Обеспечить его безопасное функционирование должна была Ладожская военная флотилия. С начала сентября ее главной и почти единственной задачей на ближайший период стали перевозки в Ленинград — прежде всего продовольствия, нефти, угля, боеприпасов, военной техники, войсковых резервов и эвакуация из осажденного города ряда промышленных предприятий, их рабочих, а также детей, женщин и стариков. Эту задачу выполняли и суда Северо-Западного речного пароходства, безопасность плавания которых обеспечивала флотилия.

Отряд транспортов, естественно, являлся одной из главных частей Ладожской военной флотилии, призванных решать новую исключительно важную государственную задачу. Для него перевозки войск и грузов в Ленинград и эвакуация оттуда населения были не только главным, но и единственным родом боевой деятельности с сентября 1941 года вплоть до 1944 года. Весь этот период сухопутный фронт по обоим берегам Ладожского озера находился в стабильном положении, крупные десантные действия, а тем более эвакуация войск нами не проводились, а снабжение приозерных флангов армии осуществлялось главным образом автомобильным транспортом.

Осенью и зимой 1941 года суда нашего отряда, как и других частей, поддерживали связь осажденного Ленинграда с Большой землей через порты Осиновец на западном берегу, где нашими

действиями управлял штаб флотилии, и Новая Ладога в восточной части озера, где грузовыми операциями вначале руководил уполномоченный Военного совета Северо-Западного направления полковой комиссар А. Т. Караваев.

Уже первые рейсы показали, какие громадные трудности придется преодолевать экипажам судов, чтобы успешно справиться с поставленной задачей.

Ни в Новой Ладоге, ни в Осиновце транспорт «Вилсанди» и некоторые другие суда отряда не могли из-за малых глубин подходить к причалам. Погрузка и разгрузка производились на рейдах в условиях частых и сильных штормов.

Переходы через озеро таили в себе не меньше трудностей. Шлиссельбургская губа — это район сплошных банок и отмелей. В мирное время к ее западному и восточному берегам суда не подходили, они лишь пользовались каналом для прохода в Неву. Маяки и другие береговые огни на пути в Новую Ладогу, погашенные в начале войны, не зажигались. При плохом штурманском вооружении судов нелегко было благополучно обходить многочисленные мели на этой трассе.

Наконец противник, занявший выгодные позиции и аэродромы вблизи трассы, с первых же дней организации перевозок начал самую ожесточенную борьбу с кораблями и судами флотилии. Ежедневно по нескольку раз большие и малые группы вражеских самолетов яростно бомбардировали суда в портах и в озере.

Моряки отряда транспортов отдавали все свои силы, а часто и жизнь ради успешного выполнения возложенного на них и весь личный состав флотилии почетного задания.

«Вилсанди», как самому большому транспорту флотилии, отводилась не последняя роль в осуществлении войсковых и грузовых перевозок и эвакуации населения из блокированного города. Сразу после падения Шлиссельбурга он вместе с другими кораблями вышел на «Дорогу жизни».

В ночь на 17 сентября 1941 года на Ладожском озере разыгрался сильный шторм. Такого шторма даже старожилы давно не видели. В эту ночь «Вилсанди» шел из Новой Ладоги в Осиновец. Северный ветер кидал его с волны на волну, как щепку, крен доходил до 30–35°, иногда казалось, что корабль вот-вот перевернется. К 9 часам достигли порта назначения. Здесь мы узнали, что, когда были в озере, рядом разыгралась страшная трагедия: волнами разбило вдребезги несколько несамоходных судов, груженных войсками, слушателями Военно-морской медицинской академии и курсантами училища имени Ф. Э. Дзержинского. Много людей погибло в бушующих водах Ладоги, в

том числе сын И. В. Дудникова, нашего товарища, командира транспорта «Чапаев».

«Вилсанди» не мог прийти на помощь терпящим бедствие, так как его курс пролегал севернее острова Сухо, а катастрофа произошла к юго-западу от острова, под берегом. Радиоаппаратуры у нас все еще не было, и сигнал бедствия мы принять не могли.

Так началась боевая деятельность кораблей флотилии на — «Дороге жизни». Подобные штормы все же были редки, а вот налеты вражеской авиации — ежедневно с утра до ночи. Мы к ним вскоре привыкли, только поражались, как это немецкие летчики не могут потопить наши почти безоружные суда. Видимо, это были летчики сухопутных войск, не подготовленные к поражению морских подвижных целей. И уж если корабли по ним стреляли, то их удары совсем не достигали цели.

Командование флотилии приняло меры к усилению противовоздушной обороны портов и судов. Наконец-то вооружили суда нашего отряда. 27 сентября на «Вилсанди» установили две 45-миллиметровые зенитные пушки, а пулеметы у нас уже имелись. Теперь стало веселее и легче бороться с воздушным врагом.

Как раз в эти дни «Вилсанди» и другие корабли эвакуировали из Ленинграда в тыл многих эстонских рабочих и их руководителей, вынужденных покинуть свою родину, но не покорившихся врагу.

29 сентября военная команда и эстонский экипаж транспорта «Вилсанди» приняли на борт сотрудников Верховного Совета ЭССР и благополучно доставили их на восточный берег озера. В этом походе участвовал впервые назначенный на корабль военком старший политрук А. Марчук.

В тот же день мы приняли на борт команду транспорта «Щорс». После высадки десанта под Шлиссельбургом судно село на мель, и фашисты, обнаружив с рассветом советский корабль, расстреляли его из орудий и минометов. «Щорс» сгорел. Команду удалось спасти. Это был уже второй корабль, потерянный отрядом транспортов.

За неделю до гибели «Щорса» пропал без вести транспорт «Илга». Он имел задание доставить канлодке «Лахта», оказывавшей артиллерийскую поддержку войскам на линии фронта, боеприпасы и зимнее обмундирование. В назначенный район судно не пришло и бесследно исчезло. Посланные на поиски самолеты и корабли не обнаружили никаких следов кораблекрушения или потопления «Илги».

Старший лейтенант И. В. Дудников.

Несколько позже военком «Вилсанди» А. Марчук показал мне вражескую листовку. На одной ее стороне была нарисована схема оперативной обстановки на Ладожском озере; жирные черные стрелы, изображавшие наступление финских частей с севера по обоим берегам Ладожского озера и немецких войск с юга — из района Шлиссельбурга и Волховстроя, смыкались на западном и восточном берегах озера. Картинка не говорила, а кричала: «Ладожская флотилия, ты окружена со всех сторон». А на ее обратной стороне была напечатана на русском языке листовка-пропуск примерно следующего содержания: «Доблестные краснофлотцы и командиры Ладожской флотилии! Вы храбро сражались, но теперь окружены, и дальнейшее сопротивление

бесполезно. Сдавайтесь в плен. Мы обещаем вам сохранить жизнь, а после войны возвратить на родину. Порядок сдачи в плен: корабли должны прийти в порт Лахденпохья. Входить в залив, ведущий к этому порту, разрешается только по одному кораблю, орудия должны быть зачехлены, советский флаг спущен, а поднят белый флаг. Вся команда обязана выстроиться на верхней палубе…»

Мы весело посмеялись над наивным смыслом порядка сдачи в плен. «Советские корабли, не сдавайтесь все сразу, а приходите по одному», — гласил он. И можно было бы об этом забыть. Но случай с «Илгой» наводил на грустные мысли: а не нашлось ли предателей на этом судне, воспользовавшихся листовкой-пропуском?

И действительно, как мы узнали через два года, капитан «Илги» и часть латвийского экипажа (транспорт перед войной был приписан к Рижскому порту) предали Родину. Они ночью обезоружили спавшего военного коменданта лейтенанта Лебедева и его небольшую военную команду, связали их и увели судно в Лахденпохью, воспользовавшись, очевидно, указанным пропуском (летом 1944 года, когда наши войска разгромили противника на берегах Ладожского озера и вернулись в порт Лахденпохья, там в полной исправности стоял транспорт «Илга» — он тогда снова вошел в состав флотилии).

Серьезные задачи, вставшие перед отрядом транспортов Ладожской военной флотилии в связи с блокадой Ленинграда, настойчиво требовали улучшить его организацию и превратить в настоящую воинскую часть. Случай с «Илгой» явился толчком, ускорившим этот процесс.

В начале октября гражданские экипажи всех судов нашего отряда заменили военными командами. Некоторых капитанов и матросов торгового флота мобилизовали в кадры ВМФ. Они оставались на своих судах, теперь уже в военном звании. Гражданский экипаж «Вилсанди» в составе 17 человек был списан на берег. К имевшейся на транспорте военной команде из 10 человек добавили еще 28 краснофлотцев и офицеров. Командиром корабля назначили капитана 2-го ранга М. О. Котельникова, военным комиссаром — старшего политрука А. Марчука, я стал помощником командира и штурманом военного транспорта «Вилсанди», машинно-котельную команду возглавил техник-лейтенант И. С. Лебедев, а медико-санитарную службу — военфельдшер Н. Р. Закабунин.

8 октября я простился со своими эстонскими товарищами, вместе с которыми три с половиной месяца выполнял боевые

задачи в наиболее тяжелый период войны.

Весь эстонский экипаж — от пожилого уважаемого всеми капитана Августа Петовича Яксона до самого молодого матроса, еще совсем юного Эдуарда Сяре, — как и военная команда, самоотверженно выполнял все боевые задания, выпавшие на долю транспорта «Вилсанди». Наши эстонские товарищи по боевой службе в эти суровые месяцы войны показали себя настоящими патриотами социалистической отчизны, готовыми отдать свою жизнь во имя разгрома общего врага человечества — фашизма. Каждого члена экипажа я от имени командования поблагодарил за честную, самоотверженную службу Родине. Когда эстонцы покидали свой родной корабль, первый механик старик Оскар Сюзер заплакал: ему тяжело было покинуть судно, на котором плавал так много лет.

Спустя два дня «Вилсанди» поднял военно-морской флаг и вышел в очередной поход. Мы приняли на борт 250 летчиков, оставшихся без самолетов, для отправки в тыл за новой материальной частью. Через сутки корабль вернулся в Осиновецкий порт и снова принял летчиков со сбитых самолетов, на этот раз 280 человек. Любопытно отметить, что эти смелые опытные офицеры, много раз смотревшие смерти в лицо, чувствовали себя весьма тревожно в трюме корабля, когда над ним жужжали вражеские бомбардировщики и вокруг рвались бомбы. Во время этого похода на мостик поднялся полковник — старший группы и попросил разрешения открыть люки трюма, смущенно пояснив, что его люди в воздухе— орлы, но когда они слышат, а не видят воздушного противника, им не по себе.

В эти суровые октябрьские дни развернулись ожесточенные бои под Волховом и Тихвином. Гитлеровские войска стремились во что бы то ни стало полностью окружить Ленинградский фронт и Балтийский флот, создав выходом на реку Свирь второе кольцо блокады вокруг Ленинграда. Решалась судьба города, а вместе с ним и судьба Ладожской флотилии. Мы внесли свою лепту во имя того, чтобы сорвать этот страшный план. В конце месяца «Вилсанди» и другие корабли флотилии перебросили с некоторых участков Ленинградского фронта на Волховский крупные войсковые подкрепления. В частности, наш корабль за два рейса перевез через озеро и высадил на восточный берег в бухте Черная Сатама подразделения 6-й бригады морской пехоты, которая сыграла важную роль в разгроме немцев под Волховом. В 3-м батальоне этой бригады сражался мой товарищ лейтенант Василий Иванович Ачкасов. Высадившись с корабля на берег, батальон походным маршем достиг фронта и, заняв оборону у деревни Замошье, в 25 километрах восточнее станции

Волховстрой, с ходу вступил в бой, как раз в те дни, когда в этом районе развернулось ожесточенное сражение с фашистскими войсками.

Во время высадки морской пехоты в бухте Черная Сатама у берега уже появился лед. А ведь не закончился еще октябрь (это было 27–29 октября).

Да, зима 1941 года началась очень рано и была на редкость суровой. Помню, что праздник Великого Октября корабль отмечал, будучи скованным первыми льдами, на рейде порта Осиновец в Шлиссельбургской губе.

Зима вступила в свои права не только рано, но и очень бурно — на Ладожском озере день за днем бушевали штормы.

Мы весь ноябрь интенсивно плавали, несмотря на штормы и льды. Корабль перевозил для Ленинграда муку, от которой в первую очередь зависела жизнь его доблестных защитников, а обратными рейсами эвакуировал рабочих ленинградских заводов, направлявшихся на Урал и в Сибирь. Но темпы перевозок несколько замедлились. И не столько по причине ранней суровой зимы, сколько вследствие катастрофического положения с топливом. Когда шли бои под станцией Волховстрой, угля на флотилии почти не было. Его ценили, что называется, на вес золота.

В конце ноября из Новой Ладоги на запад вышел большой конвой. Кораблям и баржам, нагруженным мукой и другими продуктами питания для Ленинграда, в последний раз удалось пройти в 1941 году по водной трассе «Дороги жизни». Во время похода от ударов громадных волн и торосящихся льдов тральщик «Норек» получил пробоину и стал тонуть. Его командир старший лейтенант А. П. Гаврилов, краснощекий, пылающий здоровьем молодой человек, высадил всю команду на буксируемую баржу, чтобы спасти ее и ценный груз, а сам остался на тонущем корабле. Мужественного офицера только через полчаса вытащили из ледяной воды и доставили на борт «Вилсанди». В таких случаях у нас применялось одно лекарство — спирт — и наружно и внутрь. Гаврилов не заболел.

Из-за тяжелых льдов и сильного шторма переход затянулся, и обычной скудной нормы топлива нам не хватило, чтобы дойти до порта назначения. Кочегары забросили в топки последние лопаты угля, когда до восточного берега оставалось еще миль 6–7. Пар садился. На наше счастье, ветер дул с норд-оста. Сильным шквалистым ветром и льдами нас несло к бухте Морье, и если бы не береговой ледяной припай, то «Вилсанди», уже лишенного хода, выбросило бы на берег. Но нас вместе со льдом поднесло к припаю. Постепенно ледяная шуга уплотнялась, и наконец

корабль остановился и тут же вмерз в лед у самого берега, несколько севернее бухты Морье. Остальные корабли и суда, участвовавшие в этом походе, шторм «расставил» в беспорядке вокруг нас на зимовку. Это было 1 декабря 1941 года.

Так закончилась первая военная навигация на Ладоге.

За период с 12 сентября по 1 декабря 1941 года корабли и суда перевезли из Новой Ладоги в порт Осиновец для отправки в Ленинград примерно 60 тысяч тонн продовольствия, боеприпасов и горючего, а также около 31 тысячи чело век[9].

Зимовали корабли отряда транспортов и других частей флотилии вблизи маленького населенного пункта Морье — в совершенно необорудованной, открытой бухте, всего в 20–30 километрах от линии фронта на Карельском перешейке. Когда лед достаточно окреп, командование вновь созданной базы организовало оборону на льду. В нескольких километрах севернее кораблей во льдах были оборудованы огневые точки и «окопы». Их заняли матросы и офицеры, выделенные с кораблей. Я был командиром того участка ледового рубежа, который занимал личный состав «Вилсандн». По боевой тревоге взвод лыжников-автоматчиков в полушубках и белых маскхалатах направлялся к своему участку. А тревоги объявлялись часто, особенно в начале зимовки, так как командование не без основания опасалось прорыва финских лыжных отрядов с севера и немецких частей из района Шлиссельбурга. Такая угроза возникла, например, в канун Нового года.

Встреча 1942 года совпала с необычным событием в нашей фронтовой жизни. Впервые за полгода войны к нам приехали артисты — небольшая концертная бригада из Политуправления Краснознаменного Балтийского флота.

Для всех нас, зимовавших в диком, пустынном уголке озера, этот концерт явился огромным праздником. Лично я был тогда буквально ослеплен лучом света и радости, занесенным к нам дорогими нашими артистами после долгих месяцев жизни среди грохота снарядов, мин, авиационных бомб, после изнуряющих штормовых походов. Концерт заставил меня на один вечер забыть войну. Он напомнил извечную истину, что жизнь прекрасна, что на смену войне придет мир.

Глубоко растроганный, я пригласил всех артистов в свою маленькую каюту, усадил их на обитый красным бархатом диван и накормил.

О, это был немаловажный знак благодарности, — ведь они приехали из блокированного Ленинграда! Потом мы почти всю ночь беседовали, шутили, смеялись. Особенно запомнились мне Герман Орлов и Михаил Курдин, исполнявшие сатирические

куплеты и интермедии (мотив и слова песенки «Часы пока идут…», например, помню до сих пор), Зоя Рождественская своими лирическими песнями и Николай Коршунов, обладавший красивым тенором, так не гармонировавшим с его крупными чертами лица и массивной фигурой.

Между тем жизнь шла своим чередом.

Матросы и офицеры усиленно готовились к следующей навигации. Несмотря на исключительные трудности, все корабли в срок закончили зимний судоремонт. Мы с нетерпением ждали весны. Каждый из нас горел желанием снова день и ночь доставлять родным ленинградцам все необходимое, чтобы они могли выстоять в неслыханно тяжелой борьбе. Нам не терпелось принять летнюю эстафету на «Дороге жизни» от бойцов ледовой автомобильной дороги, перевозивших днем и ночью, в пургу и метель продовольствие и другие грузы Ленинграду.

На малой трассе

Кампании 1942 года суждено было стать самым важным и самым напряженным периодом в боевой деятельности Ладожской военной флотилии на водной трассе «Дороги жизни» Ленинграда.

Постановление Государственного Комитета Обороны СССР от 19 апреля 1942 года обязывало Военно-Морской Флот обеспечить завоз в Ленинград огромного количества продовольствия, топлива, боеприпасов, военной техники и войск, а также эвакуацию из города населения и заводского оборудования. Эту стратегическую задачу должна была решить Ладожская военная флотилия с привлечением судов Северо-Западного речного пароходства и Балттехфлота[10].

24 апреля 1942 года прекратила свое существование ледовая трасса. Настал «мертвый период»: автомашины уже не могли ходить по льду, а корабли еще не вырвались из ледяного плена — слишком суровая зима и поздняя весна были в 1941/42 году.

Зимой саперные части Ленинградского фронта построили на пустынном восточном берегу Шлиссельбургской губы новый порт. На участке коса Кареджи — Кобона протянулись 10 пирсов длиной по 250–300 метров каждый. От станции Войбокало через поселок Жихарево подвели полотно железной дороги прямо к пристаням нового порта Кобона. Таким образом, железнодорожная магистраль Вологда — Ленинград теперь прерывалась лишь 16-мильным водным участком, разделявшим порты Кобона и Осиновец, около которого находилась станция Ладожское озеро — начало западного участка железной дороги на

Ленинград. Одновременно перестраивался и расширялся Осиновецкий порт, а коммуникация между западным и восточным берегами Шлиссельбургской губы оборудовалась в навигационном отношении. Много внимания было также уделено ее противовоздушной обороне.

Итак, во второй военной навигации, в отличие от первой, появилась возможность направить основной грузовой поток в Ленинград по малой трассе «Дороги жизни».

Прошел целый месяц с того дня, как прекратилось движение по ледовой дороге. Моряки Ладоги рвались в поход. Они не могли ждать, пока уйдет лед: их грузы с нетерпением ждали защитники великого города на Неве.

21 мая из порта Осиновец вышел в озеро ледокольный буксир «Гидротехник». С трудом преодолев тяжелые льды, он пробился на восточный берег. Через два дня по его маршруту вышли суда отряда транспортов. Но это были, по существу, пробные рейсы. Настоящим первым днем навигации 1942 года по «Дороге жизни» надо считать 28 мая.

В этот солнечный майский день у пирсов и на рейде порта Кобона царило необычайное оживление. Десятки боевых кораблей и транспортных судов, прибывших сюда из гаваней западного берега, стали под погрузку. С Большой земли после месячного перерыва пошел хлеб героям осажденного Ленинграда. Это был настоящий праздник!

Но враг не дремал. Первый воздушный флот Германии, выполняя приказ Гитлера удушить ленинградцев костлявой рукой голода, обрушился на корабли Ладожской флотилии и его новый и теперь самый важный порт Кобона. Около 90 бомбардировщиков сбросили сотни бомб. В последующие дни массированные налеты вражеской авиации продолжались с таким же ожесточением. Однако усилия врага были тщетными. Несмотря на потери и разрушения, поток перевозок по малой трассе с каждым днем нарастал.

Экипаж транспорта «Вилсанди» был в первых рядах бойцов на водной трассе «Дороги жизни». Мы плавали днем и ночью, не зная отдыха. В отдельные периоды этой самой напряженной навигации приходилось спать не более двух часов в сутки.

Под непрерывными ударами вражеской авиации корабли Ладожской флотилии доставляли на западный берег озера продовольствие, боеприпасы, военную технику, войсковые резервы, а оттуда на восток переправляли жителей Ленинграда, разгружая голодный город от тех, кто не мог участвовать в его обороне.

В июне отряд транспортов выполнил ответственное задание—

эвакуировал из Ленинграда детей. Когда первые группы детишек появились у трапа «Вилсанди», мы были потрясены их видом. Перед нами стояли 5—7-летние старички. С мертвенно бледных, как мне казалось, сморщенных личиков на нас с полным безразличием смотрели детские глаза.

Чтобы помочь этим измученным маленьким ленинградцам взобраться на борт корабля и ускорить погрузку, пока еще не налетели гитлеровские воздушные стервятники, все свободные от вахты офицеры и матросы перенесли на руках около тысячи ребятишек. Самых маленьких, которым, видимо, не было еще 4–5 лет, мы просто клали поперек банок вплотную друг к другу, чтобы как можно больше принять на борт ребят. А они лежали без всякого движения, как неживые. Детей постарше усаживали плотными рядами на полу кают и всех верхних помещений, а также в грузовой трюм. Не задерживаясь, мы вышли в озеро, благополучно достигли восточного берега и бережно выгрузили ребятишек на Большой земле. Во время похода мы их накормили.

Так продолжалось много дней. И каждый раз, когда «Вилсанди» принимал на борт детей, матросы и офицеры отдавали часть своего пайка маленьким ленинградцам.

В течение месяца транспорт «Вилсанди» перевез на восточный берег Ладожского озера около 16 000 детей из блокированного Ленинграда.

Народный комиссар просвещения РСФСР В. П. Потемкин издал 23 июля 1942 года специальный приказ, посвященный успешному выполнению ответственного задания по спасению ленинградских детей. Он объявил благодарность за самоотверженную работу по эвакуации детей из Ленинграда коллективу работников Ленгороно и экипажу транспорта «Вилсанди». Командир корабля капитан 2-го ранга М. О. Котельников, помощник командира Вайнер, старшины Кучер и Черников и еще два матроса (фамилии их не помню) были занесены в Книгу почета Народного комиссариата просвещения РСФСР.

Эвакуация ленинградцев через Ладогу. *С картины Н. Кочергина.*

Особенно напряженно мы плавали в июле — сентябре, когда шли массовые перевозки войск в Ленинград, а оттуда — эвакуация населения. Противник усилил воздушные удары, а в конце этого периода начались осенние штормы. В результате отряд транспортов понес потери.

В июле во время очередного налета фашистской авиации на порт Кобона бомба попала в пирс, возле которого стоял флагманский корабль отряда «Совет». Почти весь левый борт теплохода снесло взрывом, и с пирса можно было войти прямо в разрушенные каюты. Вскоре вышел из строя транспорт «Стенсо», выброшенный штормом на берег. А в начале сентября беда подстерегла транспорт «Ханси». Вот как это произошло.

Утром 6 сентября я прибыл на борт «Ханси», чтобы уничтожить девиацию магнитного компаса (в это время я был уже флагманским штурманом отряда и плавал на транспорте «Совет», где размещался штаб отряда транспортов). После маневрирования на мерной миле в районе бухты Морье корабль стал у берега на якорь.

У нас в отряде был исключительно дружный коллектив. Командование, флагманские специалисты, командиры кораблей и их помощники в свободные от походов часы и минуты запросто приходили друг к другу в каюты и вели дружеские беседы.

И в тот памятный день, заглянув в каюту, я увидел у маленького столика старшего лейтенанта Глеба Коркина (он вступил в командование «Ханси» после гибели «Щорса») и его

помощника старшего лейтенанта Павла Поздышева. Однако на этот раз беседа почему-то не клеилась.

— Что с вами, друзья? Где ваш обычный оптимизм, жизнерадостность, морская удаль! — весело приставал я к ним.

Но мои подзадоривания явно не имели успеха. Глеб Петрович мрачно ответил:

— Знаешь, Борис, что-то на сердце нехорошо.

Как бы вторя ему, Поздышев, мой ровесник, молодой человек лет 25–26, добавил:

— Пойду я сейчас на берег, вдоволь погуляю в последний раз…

Меня поразило такое необычное, совершенно не свойственное нашим офицерам и матросам настроение. Даже в 1941 году ничего подобного у нас в отряде не бывало.

«Ханси» должен был отправиться в Кобону. Мы поднялись на мостик. Мне захотелось пойти с друзьями в поход, чтобы быть рядом в трудные часы. Я запросил разрешения по семафору у командира отряда, но получил ответ: «Штурману отряда вернуться на „Совет"». Попрощавшись с товарищами и пожелав им счастливого плавания, я покинул корабль. Он тут же снялся с якоря и, дав ход, направился на юго-восток.

Прошло часа два-три. Я уже занялся другой работой, как вдруг меня вызвал командир отряда капитан-лейтенант В. П. Беляков. Он приказал немедленно на катере прибыть на «Ханси» и принять командование кораблем, который подвергся сильной бомбардировке. Три бомбы упали у самого борта, нанесли кораблю большие разрушения и вывели из строя значительную часть экипажа.

Подходя к «Ханси», я заметил, что его верхние надстройки как будто опустошены ураганом. Когда я поднялся на борт, то был потрясен увиденным. У рулевой рубки стоял… мертвый Глеб Петрович Коркин. Осмотревшись, я понял, в чем дело: командир, пораженный осколками бомбы насмерть, не упал, так как крышка ящика с сигнальными флагами при взрыве зажала его голову. Погиб и его помощник Павел Поздышев. Рядом с ним находился тяжело раненный военком «Ханси» политрук Богданов. Тут же на мостике лежало худое, долговязое тело сигнальщика, бинокль держался на его окровавленной шее, а головы не было…

8 человек было убито, много ранено во время этого налета. Из офицеров остался невредим лишь инженер-механик транспорта техник-лейтенант Родионов, который находился в машинном отделении. Вместе с ним мы навели элементарный порядок на корабле и через 2–3 дня снова вышли в поход, выполняя остальной ремонт параллельно с перевозками.

Вскоре на «Ханси» прибыл новый помощник командира лейтенант Алексей Суханов, а через месяц и новый командир, прославленный герой Ладоги капитан-лейтенант Ф. Л. Ходов. Ему я и сдал командование.

В это время навигация была еще в полном разгаре. «Ханси» и все другие корабли отряда неутомимо бороздили воды Шлиссельбургской губы, доставляя на западный берег десятки тысяч солдат и офицеров, тысячи тонн боеприпасов и продовольствия.

Навигация 1942 года продолжалась значительно дольше, чем в предыдущем году. Уже образовался крепкий ледяной покров, и ледовая дорога функционировала в полную силу, а параллельно ей, несколько севернее, продолжали ходить по малой водной трассе корабли нашей флотилии.

Правда, ледостав первоначально вынудил прекратить перевозки относительно рано — 3 декабря корабли и суда были расставлены по зимней дислокации на ремонт. Однако спустя десять дней флотилия получила от Военного совета Ленинградского фронта задание срочно перебросить через озеро в Ленинград крупные резервы войск и боевой техники, необходимые для подготовки наступления с целью прорыва блокады.

Для решения этой задачи были выделены пять канонерских лодок, два транспорта и два буксира. 13 декабря канлодки пробили в тяжелом льду фарватер из бухты Морье в порт Кобона. Началась переправа войск с восточного на западный берег. Корабли плавали непрерывно, чтобы не дать фарватеру замерзнуть окончательно.

2 января 1943 года отряд завершил выполнение боевой задачи. Канлодки, транспорты «Вилсанди» и «Чапаев», буксиры и баржи доставили в эти дни Ленинграду 35 829 солдат и офицеров, а также 1343 тонны разных военных грузов. Кроме того, они перевезли еще 1069 человек для флота, а обратными рейсами— 1905 человек и 123,3 тонны грузов[11].

Корабли и суда флотилии продолжали перевозки по пробитым во льдах фарватерам, но недолго. 13 января 1943 года ввиду сильных морозов, плотно сковавших лед, пришлось полностью прекратить навигацию. Началась вторая военная зимовка.

Кампанию 1942 года Ладожская военная флотилия завершила успешно, план перевозок грузов для блокированного Ленинграда, установленный Государственным Комитетом Обороны, она выполнила на 104,7 %. Корабли флотилии и охранявшиеся ими суда гражданских ведомств доставили

героическому Ленинграду 703,9 тысячи тонн продовольствия, топлива, боеприпасов, военной техники и переправили на восточный берег озера 304,8 тысячи тонн промышленного оборудования, т. е. всего перевезли по водной трассе «Дороги жизни» 1 миллион тонн груза. Кроме того, они переправили по озерным коммуникациям 795,4 тысячи войск и эвакуируемого населения[12].

Большую роль в достижении этого успеха сыграл отряд транспортов. Его суда перевезли основную массу пассажиров. В кампании 1942 года отряд транспортов ЛВФ перевез через озеро 346,9 тысячи человек и, кроме того, 22,5 тысячи тонн грузов[13].

Транспорт «Вилсанди» сделал 238 рейсов, перевез по сравнению с другими судами наибольшее количество пассажиров и грузов — 106 481 человек и 6400 тонн различных грузов[14].

Гибель «Вилсанди»

Начало нового, 1943 года ознаменовалось для всех защитников Ленинграда огромной радостью: наконец-то совершилось долгожданное — блокада была прорвана!

Это событие произошло под Шлиссельбургом, совсем близко от нашей зимней стоянки. 18 января войска Ленинградского и Волховского фронтов соединились на южном берегу Ладожского озера. Кольцо блокады было разорвано, и у Ленинграда появилась сухопутная коммуникация, связавшая его со страной.

На клочке земли, отвоеванном у, врага, стали быстро прокладывать железную дорогу. В Шлиссельбурге инженерные части построили временный деревянный мост, соединивший стальными рельсами левый и правый берега Невы. Вскоре у Ленинграда появилось прямое железнодорожное сообщение с Большой землей Родины.

Конечно, в связи с этим положение Ленинграда значительно улучшилось, но блокада еще не была снята. Ведь город со страной соединяла узенькая полоска земли шириной в 12 километров, а временный железнодорожный мост, качавшийся, когда по нему шли поезда, нередко выходил из строя под ударами вражеской авиации и артиллерии из района Синявина.

Поэтому поток автомашин по ледовой трассе не уменьшился, и Ладожской военной флотилии предстояло весной снова принять от нее эстафету на «Дороге жизни».

Зимой команды кораблей много сил отдавали подготовке к новой навигации. Флагманский инженер-механик отряда транспортов инженер-капитан-лейтенант З. Г. Русаков, энергия и

жизнерадостность которого были неистощимы, умело организовал судоремонт. К середине марта в бухте Морье уже стояли в готовности к походу транспорты «Вилсанди», «Совет», «Чапаев» и другие суда отряда.

Досрочное завершение зимнего ремонта всех кораблей имело исключительно важное значение, так как летняя навигация в 1943 году началась на 2 месяца раньше предыдущей.

26 марта флотилия получила приказ Военного совета Ленинградского фронта — начать пробивать во льду фарватер из порта Морье в порт Кобона (в это время был поврежден железнодорожный мост через Неву, и движение поездов прекратилось).

В этот же день канонерская лодка «Шексна», которая впоследствии была включена в состав отряда транспортов, вышла из бухты Морье. Израсходовав весь запас взрывчатки, она не добилась значительного продвижения во льдах и вернулась на следующее утро в порт. Та же картина повторилась в последующие сутки.

29 марта «Шексна» возобновила усилия пробиться к восточному берегу. Через сутки ей на помощь вышел наш пароход «Чапаев». Мы догнали «Шексну» южнее маяка Кареджи. Лед достигал здесь толщины в три четверти метра. Подрывные команды обоих кораблей, а также подрывная партия с берега, шедшая нам навстречу, взрывали лед, и корабли, хотя очень медленно, шаг за шагом, пробивались вперед.

Из-за плохого состояния льда движение автомобильного и гужевого транспорта по ледовой трассе прекратилось. Надо было спешить с открытием навигации. Наконец 1 апреля мы достигли заветной цели — порта Кобона.

Так началась навигация 1943 года. Вначале плавание протекало в тяжелых ледовых условиях, и для «Вилсанди» оно закончилось трагически.

На рассвете 6 апреля канлодка «Шексна» и транспорт «Вилсанди» вышли из бухты Морье в Кобону. За неделю-две до этого на «Вилсанди» назначили нового командира — капитан-лейтенанта Г. А. Магулу. Меня, исполнявшего в начале апреля обязанности начальника штаба отряда, послали с ним в поход в качестве обеспечивающего офицера.

У восточного берега корабли вошли в плотный лед и продвигались по ранее пробитому фарватеру. Канлодка «Шексна», обладавшая более прочным корпусом и сильной машиной, продвигалась быстрее «Вилсанди» и ушла вперед.

Стояло теплое солнечное утро. Снег интенсивно таял; под напором вешних вод и свежего ветра, дувшего с норд-оста,

трещал лед; то тут, то там появлялись разводья. Вдруг сильным порывом ветра от косы Кареджи оторвало береговой лед и понесло в нашу сторону. Вскоре транспорт «Вилсанди» зажало льдом. Корабль все больше и больше сдавливало, так как с левого борта налезали льдины, оторванные от берега, а с правого стояло неподвижное ледяное поле.

Мы сообщили о случившемся на «Шексну». Канлодка пыталась прийти к нам на помощь, но не смогла этого сделать: ее тоже затерло льдами. Команда «Вилсанди» принимала энергичные меры, чтобы освободиться из ледяного плена. Однако ни окалывание, ни подрывы льда аммоналом не улучшили положения корабля.

Тем временем сжатие усилилось. Корпус трещал, судно все больше кренилось на правый борт. С минуты на минуту могла произойти катастрофа. Кроме того, я опасался, что скоро оторвет весь лед от берега и путь к нему будет отрезан. А на борту «Вилсанди» находилось около 350 солдат и офицеров сухопутных войск. Я вызвал на мостик их старшего начальника и, объяснив обстановку, велел вывести с корабля на лед все подразделение и пешком добираться до берега в направлении Кобоны, до которой оставалось примерно 3 километра. Чтобы не создавать паники, я просил объявить солдатам, что корабль, вероятно, до конца дня не сможет продолжать поход и поэтому решено идти пешком, что лед до берега крепкий и надежный. Команда осталась на корабле одна.

Там же, л. 22.Это решение оказалось весьма своевременным. Корпус все сильнее сжимало льдом. Около полудня, когда наши солдаты уже удалились от транспорта примерно на километр, раздался сильный треск, сопровождаемый скрежетом металла, и толстая клинообразная льдина, пробив борт, влезла внутрь корабля. Через пробоину стала поступать вода. Аварийная команда предпринимала героические усилия, чтобы заделать пробоину. Ее действиями руководил флагманский инженер-механик Ладожской флотилии инженер-капитан 1-го ранга Касьянчук, пришедший к нам по льду с канлодки «Шексна».

Но справиться с водой не удалось, так как заделать пробоину мешала льдина, влезшая в борт. Она же до поры до времени несколько сдерживала поток воды, поступавшей в носовой трюм. Было совершенно очевидно, что как только льдины, подобно понтонам удерживающие «Вилсанди» на плаву, треснут и поломаются под напором берегового льда, корабль сразу же потонет. Я порекомендовал командиру высадить всю команду на лед.

Мы остались с Магулой и радистом на корабле втроем.

Командир стоял на мостике, я в его каюте шифровал радиограмму о случившемся в штаб флотилии.

Минут через 35–40, передав донесение по радио, я приказал радисту покинуть корабль, а сам вышел на мостик. Вся носовая часть корабля по мостик была уже под водой; только левая часть задравшейся кверху кормы да мачты, накрененные вправо, виднелись на фоне ясного неба.

— Пора, Георгий Апостолович, и нам покинуть корабль, — обратился я к Магуле. — Вы прыгайте через секунду-две после меня, на правах командира.

Не успели мы еще как следует осмотреться, где удобнее всего высадиться, как раздался страшный треск и льдину вокруг корабля раздробило на части. Не раздумывая пришлось прыгать на лед.

Все это произошло так мгновенно, что Г. А. Магула даже не мог схватить со стола каюты заранее приготовленный сверток с корабельными документами. Льдину, на которой мы очутились, тут же отнесло от борта. А корабль, лежавший на правом борту, вдруг стал выпрямляться и, не задерживаясь на ровном киле, быстро крениться в противоположную сторону. Его высокие мачты, плавно описав в воздухе полукруг, ушли под воду. Льды, подгоняемые буйным ветром, расступились. В том месте, где потонул корабль, оказалась чистая вода, лишь в центре образовалась небольшая ледяная гора, задержавшаяся на корпусе судна. Это так походило на свежую могилу, что я невольно воскликнул:

— Вот мы и похоронили «Вилсанди»!

Канлодка «Шексна» в это время также освободилась ото льда и подбирала с разных льдин команду погибшего корабля. Вскоре канлодка подошла и к той маленькой льдине, на которой находились Г. А. Магула и я.

Транспорт «Вилсанди» погиб, но все остальные корабли отряда продолжали успешно плавать по малой трассе водной «Дороги жизни», осуществляя перевозки грузов и людей.

В одном из ближайших походов, следуя мимо места гибели «Вилсанди», я был крайне поражен и обрадован, когда увидел над водой мачты своего корабля. Ледяная гора, нависшая над его бортом, ушла или растаяла, и корабль, как ванька-встанька, повернулся на ровный киль. Осенью 1943 года «Вилсанди» подняли с грунта эпроновцы, и в следующем году он возвратился в строй Ладожской военной флотилии.

До конца 1943 года отряд транспортов больше не имел потерь. Он полностью выполнил годовой план воинских перевозок. Всего за навигацию 1943 года отряд транспортов

перевез 127 046 человек, 3692 тонны различных грузов и отбуксировал немало барж, общей грузоподъемностью 16 000 тонн. Суда отряда сделали в этом году 709 судорейсов[15].

Действия транспортов и других кораблей флотилии на коммуникациях Ладожского озера в кампании 1943 года не были такими напряженными, как в прошлые навигации. Объем перевозок сократился после прорыва блокады Ленинграда, а сопротивление противника ослабло. Тем не менее доставка продовольствия, боеприпасов, войск и военной техники имела важное значение для подготовки решительного наступления наших войск под Ленинградом.

Весь личный состав отряда транспортов отдал все силы и энергию, а многие матросы и офицеры свою жизнь, чтобы помочь героическим защитникам Ленинграда и обеспечить эффективную оборону города в условиях длительной блокады, чтобы разгромить заклятого врага человечества — фашизм.

В тяжелой борьбе закалились кадры рядового и командного состава отряда транспортов. Выросли опытные специалисты в области организации морских перевозок и десантных действий.

Старшины и матросы почти всех кораблей отряда, в большинстве своем моряки морского транспортного флота, призванные в связи с войной в Военно-Морской-Флот, служили по многу лет на тех же судах еще до их мобилизации. Это были прекрасные моряки, настоящие советские патриоты.

Таким личный состав отряда транспортов Ладожской военной флотилии вступил в последнюю военную кампанию на Ладожском озере.

Зимой и весной 1944 года все корабли отряда базировались в Новой Ладоге, у причалов реки Волхова. Здесь они усиленно готовились к предстоящим десантным действиям.

Последний десант

Отряд транспортов, которому в предстоящей десантной операции отводилась важная роль, подчинил всю боевую подготовку отработке организации посадки войск на суда и высадки их на необорудованный берег.

Как начальник штаба отряда транспортов я нередко допоздна засиживался в штабе охраны водного района флотилии за разработкой документов операции. Командир ОВРа капитан 1-го ранга Николай Иосифович Мещерский был назначен командиром высадки.

Офицер штаба ОВРа капитан 3-го ранга Дмитриев, я и

командир 70-й отдельной морской стрелковой бригады подполковник А. В. Блак произвели все необходимые расчеты, связанные с посадкой десанта на суда и высадкой его на вражеский берег.

22 июня в 15 часов 30 минут отряд транспортов вышел в поход. Ночью мы прошли мимо приозерного фланга линии фронта и, углубляясь в тыл врага, приближались к району высадки десанта.

В 5 часов 23 июня 1944 года началась артиллерийская и авиационная обработка участков высадки. Тем временем мелкие десантные суда уже двинулись к вражескому берегу. Спустя час они начали высаживать первый бросок десанта. На берегу завязался жаркий бой. А в это время на рейде 18 бомбардировщиков «юнкерс-88» атаковали бомбами отряд транспортов. Им удалось повредить наш трофейный корабль БД-51.

Корабли шли к вражескому побережью навстречу нашим катерам. В 1–2 кабельтовых от берега мы встретились с ним и под артиллерийским и минометным огнем начали высадку главных сил 70-й морской стрелковой бригады. Закончив ее, отряд немедленно ушел в ближайший порт Свирица, чтобы доставить бригаде подкрепление.

Около 15 часов 24 июня к плацдарму, захваченному нашими частями на вражеском берегу, подошел отряд транспортов, доставивший в район боев еще одну бригаду морской пехоты под командованием инженер-капитана 1-го ранга И. С. Гудимова. Во время перехода комбриг сидел в штурманской рубке и так же, как и я, штурман десантного отряда, страшно волновался: на всем пути от порта Свирица до рейда высадки стоял туман, шел дождь, а надо было точно выйти к плацдарму и главное — как можно скорее, ибо решалась судьба десанта.

Мы пришли вовремя. Еще на походе командование отряда разъяснило всему личному составу, в каком тяжелом положении оказался десант и что ему нужно срочно оказать поддержку. Поэтому едва мы достигли района высадки, командиры кораблей Федор Ходов, Алексей Суханов, Иван Дудников и все остальные, несмотря на то что противник открыл по кораблям сильный артиллерийско-минометный огонь, подвели транспорты почти к самому берегу и быстро высадили батальоны морской пехоты на катера.

Когда последние катера и мотоботы доставляли на берег снятый с наших кораблей десант, их внезапно атаковали 8 вражеских самолетов. Они летели над самым берегом на высоте 15–20 метров, поливая десантников пулеметно-пушечным огнем.

А наша корабельная артиллерия не имела возможности вести огонь по самолетам, так как снаряды могли поразить свои катера и войска на плацдарме, — так низко кружились над десантом эти стервятники.

Нам довелось в этот же день буксировать в Свирицу поврежденные мотоботы. При сильном 8—9-балльном шторме эти маленькие суда кидало, как щепки, с волны на волну, а в свете луны на их палубах видны были изуродованные снарядами и пулями тела советских людей, погибших всего два-три часа тому назад при высадке десанта. Они погибли в полном расцвете сил, немного не дожив до нашей полной победы. Среди убитых лежал и отец нашего рулевого Левина, а ведь совсем недавно перед высадкой отец и сын на виду у всей команды так трогательно простились. Да, нелегко нам давалась победа!

В начале сентября 1944 года Финляндия вышла из войны. Теперь все Ладожское озеро снова стало советским.

Служба у нас такая…

Инженер-напитан 1-го ранга Е. П. ЧУРОВ

Евгений Петрович Чуров с 1940 по 1944 год служил на Ладожском озере. Активный участник боевых действий Краснознаменной Ладожской военной флотилии и Краснознаменного Балтийского флота. Как гидрограф, первым обследовал фарватер и ледовую дорогу на трассе Осиновец — Кобона. Руководил гидрографическими работами на Ладоге. Автор руководств для плавания кораблей по Ладожскому озеру, действовавших во время войны.

Наше море — Ладога

Впервые я познакомился с Ладожским озером вскоре после окончания училища — в июне 1940 года. Тогда меня назначили начальником гидрографической партии Озерного района Гидрографической службы КБФ.

Признаюсь, ехал к новому месту службы без большого желания. На то были, казалось, веские основания. Главное из них: озеро — не море, настоящего флота там нет. Ведь вместе с товарищами по выпуску я изъявил желание служить на Тихом океане.

И во время нашего расставания я видел в глазах моих соучеников дружеское сочувствие. Витя Каманин с присущей ему серьезностью сказал:

— Обживемся на Тихом — перетащим и тебя к нам.

А Гена Карпов, хлопнув меня по плечу, ободряющим тоном заключил:

— Не унывай, Компас! Мы тебе с Ледовитого океана цистерну соленой воды пришлем.

…Паровоз, пыхтя и выпуская облака пара, остановился у платформы маленькой станции. Мы вышли из вагона. Быстро миновав деревянный, неухоженный одноэтажный вокзал, я оказался на открытой поляне и увидел свое горемычное «море» — серебристую полоску озера, внезапно открывшуюся за стеной Шлиссельбургской крепости. Над спокойной гладью озера парили чайки. У пристани бойкие мальчуганы с удочками ловко таскали ершей.

К причалу подскочил шустрый пароходик. Когда с его борта послышалась команда «подать чалку», я совсем при уныл. Подумал: «Прощай, морская служба!» — и медленно побрел по трапу вслед за пестрой, разноголосой толпой пассажиров.

Так началась моя «боевая» деятельность — без утренней побудки к подъему флага, без учебных тревог и занятий с личным составом, без всего того, что называется военной вахтой на кораблях.

К моему приезду Ладожское озеро перестало быть ареной боевых действий. Зимой на севере озера шли ожесточенные бои с финскими войсками. Только в марте озеро полностью отошло к СССР. Корабли Ладожской военной флотилии подчинили Управлению военно-морских учебных заведений. Здесь должны были проходить практику первокурсники училищ.

Району гидрографической службы в летнюю кампанию 1940 года предстояло продолжать проводку кораблей в Белое море по внутренним водным путям, изучить северную часть озера и обеспечить там безопасность плавания кораблей и траление 15 минных полей.

К этой страдной поре мы с Т. И. Зуйковым — два лейтенанта одного выпуска — и подоспели.

После недолгого пребывания в Шлиссельбурге нас направили в Лахденпохью, к месту базирования штаба учебной флотилии и

гидрорайона. Туда мы прибыли на катере, пройдя все озеро с юга на север примерно за сутки.

Начальник района старший лейтенант К. В. Лобов, кратко рассказав о задачах службы, вскоре распорядился: Зуйкову отбыть на дивизион тральщиков, а мне — подготовить трофейный катер и приступить к подробному изучению и описанию северной части озера.

Вместе со старшим мотористом Пуфогелем — отличным механиком и юным его помощником Аркадием Филановским мы направились в Сортавалу и там, откачав воду из полузатопленного катера, приступили к его восстановлению. Через пять дней мы гордо подняли гидрографический флаг на нашем катере, назвав его «Чайкой».

И вот в течение двух месяцев мы обошли почти все важнейшие бухты, заливы и проливы шхерных районов, подробно описывая каждый ориентир, проверяя и сличая с наблюдениями данные карт и лоций. Впоследствии мы уточняли эти материалы во время траления мин и специальных походов на корабле, которым командовал искусный моряк Петр Аверин. Так были собраны материалы, которые в начале войны вошли в книгу «Описание шхер Ладожского озера» и широко использовались в боевых действиях на озере.

Вскоре на мою долю выпало счастье сменить Зуйкова на дивизионе тральщиков. Меня всегда влекло к работе, связанной с выполнением боевых заданий. На дивизионе мы подружились со штурманом младшим лейтенантом М. П. Рупышевым, с которым до сих пор у меня сохранились самые хорошие отношения. Он пришел на дивизион из моряков Совторгфлота. С исключительным прилежанием он осваивал методы траления мин и уже к концу навигации показал себя хорошим специалистом и руководителем подразделения кораблей. В годы войны Михаил Павлович Рупышев, командуя кораблем и соединением тральщиков, не раз отличался в боях на озере.

Траление минных заграждений, разбросанных отдельными полями на подходах к северным районам озера, обогатило нас такими знаниями Ладожского озера, которые ни из каких книг не почерпнешь. Каждое минное поле мы «утюжили» в течение многих суток, а иногда и недель; в плохую погоду уходили в бухты или под прикрытие островов, строили на берегу вспомогательные навигационные ориентиры. В общем, наше знакомство с наименее изученной частью озера было достаточно полным. Может быть, отчасти это помогло нам в годы войны уверенно проводить эвакуацию наших войск, высаживать и снимать разведывательные группы, подходить к вражеским

берегам для высадки крупных десантов, водить подводные лодки и транспорты в самых сложных условиях.

Конечно, мы располагали хорошими пособиями, картами и другими материалами по Ладожскому озеру. В противном случае одного нашего опыта было бы недостаточно для решения сложнейших задач, выпавших на долю флотилии. Карты и лоции содержат концентрированную и постоянно уточняемую информацию для мореплавателя, накапливаемую и обновляемую в течение десятков и сотен лет.

Ладожское озеро с давних пор изучалось нашими предками. На острове Валаам, в библиотеке бывшего монастыря, удалось найти сведения о том, что русские монахи начали промер глубин в Сердобольском заливе и в Монастырской бухте еще в 990-м году нашей эры. О том, что во времена Петра Первого русские хорошо знали Ладожское озеро, свидетельствует бой гребных судов полковника Ивана Тыртова с эскадрой парусных кораблей вице-адмирала Нумерса близ Кексгольма (ныне — Приозерск), происшедший 27 августа 1702 года. Совершив переход из устья реки Свири, флотилия Тыртова внезапно, в полный штиль, атаковала шведскую эскадру и нанесла ей серьезные потери (2 шхуны были сожжены, одна потоплена, а две взяты в плен). Эскадра Нумерса была изгнана из озера и поспешно, как только подул свежий ветер, отошла в устье Невы. Об этом образно доносил Петру Первому окольничий Апраксин: «Неприятеля принудили раковый ход воспринять».

Много было сделано по изучению южной части озера в петровские времена, когда началась постройка каналов вдоль южного берега. Но наиболее обширные систематические гидрографические исследования проводились с 1864 по 1875 год экспедицией Гидрографического управления во главе с полковником корпуса флотских штурманов Андреевым. Андреев, судя по его оригинальной лоции Ладожского озера, был не только выдающимся ученым-штурманом, но и прекрасным географом и этнографом. Например, весьма живописен его рассказ о том, как по Ладожским каналам буксировались баржи.

В те годы шкипер содержал лошадей, которых впрягали в длинные постромки, и они тянули баржи, двигаясь по бровкам канала; верхом на лошадях нередко восседали члены семьи шкипера. Перед отправлением баржи в стодесятиверстный путь по каналам совершалась молитва. Затем шкипер разбойничьим посвистом подавал команду, иногда пересыпая ее бранью, в коей поминались предки тех, кто плохо управлял бессловесными животными.

Карты и лоции Ладожского озера, созданные по материалам

экспедиции Андреева, до 1930–1935 годов оставались основными пособиями для мореплавателей. Карты северной части озера сохранили свое значение и в годы Великой Отечественной войны. В южной части озера в 1925 году проводил гидрографические и гидрологические работы академик Ю. М. Шокальский.

Подробному гидрографическому изучению подверглась южная часть озера в 1930–1935 годах, в связи с сооружением Беломорско-Балтийского канала. Эту огромную работу выполнял отряд Управления безопасности кораблевождения Балтийского моря (Убекобалт) под руководством профессора Н. Ю. Рыбалтовского.

По материалам экспедиции Андреева были составлены карты озера в масштабах от 1:300 000 до 1:100 000 и несколько планов бухт, гаваней, устьев рек и истока Невы. В результате работы отряда Рыбалтовского всю южную часть озера обследовали более подробно. К началу войны флотилия располагала картами в масштабах 1:50 000 и 1:25 000, а также подробнейшими планами южных портов. В ходе войны проводились гидрографические работы по дальнейшему изучению отдельных районов и участков озера, которые становились важными для перевозок грузов и боевых действий. Так, например, детально обследовались зона Осиновецкой военно-морской базы, северная и центральная части бухты Петрокрепость, Волховская губа и исток реки Невы.

Немало сведений о Ладожском озере накопили Новоладожский и Шлиссельбургский технические участки Северо-Западного речного пароходства. Эти участки возглавляли прекрасные специалисты Виктор Шурпицкий (ныне начальник Волго-Балта) и Пятлин. Тесное взаимодействие с ними и постоянные совместные контакты по обеспечению «Дороги жизни» оказали неоценимую помощь флотилии в те трудные годы. Особую ценность для гидрографии представляли обобщенные данные тех участков о колебаниях уровня озера, подверженного существенным нерегулярным изменениям, а также сведения о гидрометеорологическом и ледовом режимах озера.

Итак, к началу Великой Отечественной войны Ладожское озеро было достаточно хорошо нами изучено.

Надо поставить в заслугу техническим участкам СЗРП и Гидрографическому управлению ВМФ прекрасное навигационное оборудование озера. Оно отвечало требованиям передовой науки и техники того времени. Под стать любому морю были маяки-красавцы: Осиновецкий (73,5 метра высотой), Стороженский (72 метра), Бугровский (65 метров) и другие, а также створные огни и знаки — Посеченские, Шереметьевские, Шлиссельбургские,

Волховские, Свирскиеит. д. Все банки и мели, каменные и песчаные косы имели ограждения из освещаемых буев и вех.

Как показала Великая Отечественная война, усилия многих поколений моряков по изучению и освоению Ладожского озера не пропали даром.

Познавая Ладожское озеро, мы открывали все новые и новые его особенности и не раз убеждались в том, что оно заслуживает такого же уважения, как и любое море.

По занимаемой площади оно самое большое в Европе: его длина около 112 миль (206 километров), а ширина 75 миль (138 километров). Вдоль южного берега озеро очень мелкое, здесь встречается множество подводных опасностей. В некоторых местах невозможно подойти к берегу на расстояние нескольких миль, если корабль имеет осадку больше одного метра. Поэтому пути сообщения в южной части обычно проходят на значительных удалениях от берега. Нет здесь и глубоких, укрытых от ветра и волнения бухт для стоянки кораблей. Всюду необходимо строить искусственные сооружения — порты, защищенные молами, вести большие дноуглубительные работы, проводить корабли с лоцманом в устья рек Волхова, Свири, Сяси и в исток реки Невы.

Совсем иная картина наблюдается в северной части озера. Берега там изрезаны фиордами, а в прибрежной зоне очень много скалистых островов. Тут расположена глубоководная впадина с глубинами от 100 до 270 метров, южная граница ее проходит поперек озера от Приозерска до острова Мантсинсари. Сама природа создала в этой части озера глубоководные заливы, бухты и проливы среди множества живописных островов, сложенных из гранита и гнейса. Острова, покрытые хвойными и изредка лиственными деревьями и кустарником, перемежаются с голыми глыбами малых островков. В некоторых местах, например в заливе Сортанлахти и в Сортавальском проливе, стометровые скалы почти отвесно уходят в глубь изумрудно-прозрачных вод озера (иногда ручной лот на 50-метровом лотлине едва достает там дна).

Красивы острова Валаамского архипелага. Особенно привлекателен остров Валаам в конце июня. Издали, с расстояния около 10 миль, на горизонте появляется золотой купол собора Петра и Павла. Вскоре в поле зрения оказывается вначале сизо-голубой, затем темно-зеленый и наконец красноватый берег острова. На подходе к Монастырскому заливу развертывается величественная панорама Валаамского монастыря. Сначала небольшой островок на какое-то мгновение закрывает монастырский холм. Но вот уже слева, на фоне бирюзового неба, взмывает ввысь белокаменный собор с голубыми куполами и

золотыми маковками, в объятьях серебристых елей, опоясанный внизу тремя ярусами яблонь и сирени…

На больших просторах морей и озер есть где разгуляться ветру. Таково и Ладожское озеро. Осенью редко покидают его штормы. Пройдет день, два — тихо, как будто ветер собирается с силами, и разбушуется потом так, что под неистовыми ударами волн часто гибнут слабые суденышки, а иногда даже довольно крепкие баржи. О бурном характере озера не раз упоминалось не только в официальных документах, но и в литературе. Например, в указе Петра Первого 18 ноября 1718 года отмечалось: «Какой великий убыток по вся годы чинится на Ладожском озере, что одним сим летом с тысячу судов пропало, а с начала строения сего места (Петербурга) более десяти тысяч». В те же годы швед Кельх писал: «В нем (Ладожском озере. — *Е. Ч.)* скрываются не только разные утесы и мели, а оно, кроме того, ядовитое и бурное море; в бурю волны поднимаются вверх до половины мачты».

Обычно с наступлением холодов Ладожское озеро постепенно покрывается льдом. Вначале стекленеют тихие мелководные бухты, затем образуется береговой припай, и лед сковывает отдельные банки и отмели. С усилением морозов лед распространяется все дальше, охватывая центральную и глубоководную северо-западную части озера. В суровые зимы повсеместно устанавливается прочный ледяной покров.

Однако случаются такие зимы, когда не замерзает центральная часть озера. Местные рыбаки, не отходя от своих южных берегов, издавна умели определять, все ли озеро замерзло. Как мне рассказывал наш знаток озера лоцман Николай Михайлович Денисов, для этого надо дождаться устойчивого северного ветра и бросить в прорубь щепку. Если ее понесет течение к югу, то значит не все озеро покрылось льдом.

По средним многолетним данным, самая ранняя дата начала ледостава приходится на середину октября, средняя — на 20–25 ноября и поздняя — на 23–27 декабря. Длительность ледостава колеблется от 120 до 183 суток.

Наименьшая толщина льда в открытых местах озера после продолжительных холодов бывает равной 0,2 метра, средняя около 0,5 метра и наибольшая — 1,3 метра. Иногда бывают настолько теплые зимы, что невозможно полагаться на прочность льда. Так, например, Петру Первому пришлось отказаться от своего смелого замысла «достать по льду Орешек», намеченного на январь 1701 года, из-за сильной оттепели.

Самое раннее вскрытие льда на озере можно ожидать в первой декаде апреля, среднее — в двадцатых числах его и позднее — в последней декаде мая. Быстрее и раньше всех других

районов очищается от ледового покрова исток Невы у Орешка, что связано с очень сильным течением там.

…Можно долго и увлеченно рассказывать о море — Ладоге. Но не в описании его моя цель. Я лишь отдельными штрихами хотел показать, каким было место действия Краснознаменной Ладожской военной флотилии в минувшую войну.

Первое испытание

Через четыре недели после вероломного нападения гитлеровской Германии на Советский Союз смертоносное пламя войны заполыхало и над нашим несоленым морем. Противник прорвал слабо защищенный участок сухопутных рубежей у Вяртсиля, вышел к берегу Ладожского озера и устремился на Олонец и Лодейное Поле. Чтобы остановить продвижение врага, сюда шло войсковое подкрепление из Ленинграда. У Пограничных Кондушей канонерские лодки «Олекма» и «Селемджа» наносили артиллерийские удары по вражеской пехоте и танкам. Тогда же по приказу заместителя народного комиссара Военно-Морского Флота адмирала И. С. Исакова готовился морской десант. Его решили высадить на остров Лункулансари, чтобы держать под угрозой неприятельский фланг.

За год до начала этих событий мы с М. П. Рупышевым тралили мины на подходах к островам Лункулансари и Мантсинсари. Не думал и не гадал я тогда, что здесь мне доведется принять боевое крещение в Великой Отечественной войне.

22 июля десантники — 4-я бригада морской пехоты — на судах Северо-Западного пароходства прибыли в Шлиссельбург. В этот же день начальник нашего гидрорайона старший лейтенант Лобов приказал мне явиться в распоряжение штаба Ладожской военной флотилии.

В штабе флотилии среди суетившихся, сновавших из кабинета в кабинет командиров различного ранга трудно было выбрать старшего. Наконец я выбрал человека с удивительно проницательным взглядом и внешне самого спокойного. Это оказался тот, кому я был нужен, — начальник оперативного отдела штаба капитан 3-го ранга Лопухин. Он отвел меня в сторону и, не вдаваясь в подробности, объявил, что мне надлежит отправиться в распоряжение военного коменданта транспорта «Совет».

На улице стояла двадцатипятиградусная жара. Вовсю палило полуденное солнце. За Новоладожским каналом ребятишки

прыгали с самодельного трамплина в Неву у самых Железных ворот, названных так потому, что здесь была самая узкая и опасная часть речного фарватера с очень сильным течением. Недолго думая, я перебрался через канал к загорелым и веснушчатым ребятишкам и вместе с ними несколько раз прыгнул в приятно освежающую крутоверть Невы. Бултыхаясь и брызгаясь водой с ребятами, я на некоторое время забыл обо всех на свете делах.

Стоило мне сесть на камень, чтобы обсохнуть, как ко мне подбежали самые бойкие ребятишки из той породы, которая в пропахших смолой и рыбой речных затонах вырастает достойной сменой моряков.

У нас в Приладожье большая часть детворы белобрысая и голубоглазая. Один из таких мальчишек спросил меня:

— Ты не из десантников ли, дядя?

— Откуда это тебе известно?! — воскликнул я с удивлением.

— Как откуда? Глянь-ка на теплоходы — там наших переодетых балтийцев в тельняшках будь здоров сколько!

Так неожиданно я и узнал о цели своей командировки.

Небольшой двухпалубный пассажирский теплоход «Совет», превращенный в военный транспорт, сияющий белизной своих бортов, мирно стоял у гранитной стенки пристани. Экипаж его сохранился прежний — из невоеннослужащих. Военно-Морской Флот на «Совете» представляли его комендант — старший лейтенант В. В. Черепанов и три краснофлотца.

Плотно сложенный, выше среднего роста, розовощекий, с волевым подбородком и слегка прищуренными глазами, Черепанов производил внушительное впечатление. Он сообщил мне, что идут последние приготовления к выходу десанта в озеро. Спросил, знаю ли я подходы к островам Лункулансари и Мантсинсари. Получив утвердительный ответ, он посоветовал сходить в гидрорайон и получить там карты, лоции и секстант. Словом, на переходе мне поручалось исполнять роль штурмана, а при высадке десанта на берег быть лоцманом.

Возвратясь на борт «Совета», я принялся за изучение состояния и приведение в порядок штурманского хозяйства. Оно состояло из пятидюймового путевого магнитного компаса в ходовой рубке, прокладочного инструмента и секундомера. Скорость теплохода определялась по числу оборотов винта. Судно не предназначалось для плавания в удаленных районах моря: оно не имело радиостанции.

С наступлением сумерек транспорты и корабли охранения вышли на внешний Шлиссельбургский рейд и оттуда направились на север. На траверзе мыса Морье повернули на северо-восток,

чтобы прийти в район высадки десанта к 3.00 24 июля. Днем 23 июля мы шли вдоль восточного берега кильватерной колонной, растянувшейся примерно на шесть миль. Дул слабый южный ветер. На озере возникали и быстро исчезали полоски ряби. Берег заволакивал дым лесных пожаров.

Мне не пришлось близко познакомиться с кем-нибудь из десантников. Я мог лишь наблюдать из ходовой рубки, как краснофлотцы, командиры, политработники и медицинский персонал спешно готовились к высадке, распределяли грузы, договаривались о связи, уточняли свои задачи.

Позднее я узнал их по боевым делам на Лункулансари и не раз вспоминал этих мужественных и отважных людей. Хотя они тогда еще не были хорошо подготовлены к боевым действиям на суше, их нельзя упрекнуть в недостатке отваги и храбрости. Впоследствии 4-я бригада морской пехоты своей стойкостью, своими боевыми делами вписала не одну яркую страницу в историю битвы под Ленинградом.

Ночью к «Совету» несколько раз подходил флагман на сторожевике «Пурга». Чувствовалась нервозность штурмана Н. Ю. Рыбалтовского, обычная в столь сложных обстоятельствах. Наконец, определили диспозицию перед высадкой. Нашему транспорту отвели бухту Сиколахт, на побережье которой нам предстояло высадить морских пехотинцев.

Началась артиллерийская подготовка. Канонерские лодки «Олекма», «Бира», «Селемджа» и сторожевой корабль «Пурга» вели сосредоточенный огонь по берегу. Сторожевые катера поставили дымзавесы. В воздухе появились наши гидросамолеты-разведчики. Противник открыл ответный огонь.

С первым броском я пошел к берегу на катере, чтобы уточнить, куда подвести транспорт. Выяснилось, что «Совету» лучше зайти в бухту и носом приткнуться к песчаному берегу. Черепанов согласился со мной. Эту задачу экипаж теплохода выполнил блестяще. Все наши десантники быстро и без потерь перешли на берег. Затем «Совет» благополучно отошел от берега и лег в дрейф (далее ему поручалась роль санитарного транспорта).

Снаряды противника все точнее и точнее стали падать вблизи кораблей и транспортов. Получила попадание снаряда в корму «Олекма». Наш «Совет», прикрываемый дымзавесой и огнем артиллерии кораблей флотилии, маневрировал на расстоянии 2–3 километров от бухты Сиколахт, уклоняясь от снарядов противника.

Двое суток десант успешно сражался с врагом, подтянувшим свежие силы. За это время я несколько раз ходил в бухту

Сиколахт за ранеными. В конце вторых суток танкетки противника переправились с материка на остров и начали теснить наших к берегу.

На третьи сутки мы остались одни. Командование переключило все силы на высадку десанта на соседний остров — Мантсинсари. Имея на борту свыше 200 человек тяжело раненных бойцов и командиров десанта, «Совет» получил приказание — по семафору от проходившего мимо сторожевого корабля «Пурга» — следовать в Шлиссельбург, куда мы и прибыли к вечеру 30 июля.

Итак, первое боевое крещение я получил вместе с отважными балтийцами 4-й бригады морской пехоты. Они как бы на всю войну зарядили меня неистребимой верой в нашу победу над коварным и жестоким врагом.

Эвакуация трех дивизий

Неудержимой лавиной катилась война, охватывая Ладогу огненным кольцом. Неожиданно на Озерный район Гидрографической службы КБФ выпало столько первостепенных задач, что справиться с ними стало почти невозможно. Мы имели всего шесть командиров-гидрографов и около двух десятков рабочих и служащих. В нашем распоряжении были один мотобот и катерок «Чайка». Требовалась экстренная помощь. Она вскоре подоспела.

На Ладогу были переброшены гидрографический корабль «Сатурн» и катер Г-60, поступило много новой навигационной и гидрографической техники, карт и пособий для мореплавателей. Но все еще не хватало командиров-гидрографов и краснофлотцев. В это время на Балтике шли ожесточенные бои и все основные силы Гидрографической службы КБФ, включая резерв, участвовали в боевых действиях.

Мне и моим товарищам командирам-гидрографам К. М Тихонову, Ф. М. Корневу, Т. И. Зуйкову, Х. Н. Мамяну и нашему начальнику К. В. Лобову приходилось бросаться с одного участка боев на другой. Вместе с нами отправлялись на боевые задания тогда еще не мобилизованные вольнонаемные прорабы Е. А. Косолапое, В. А. Сенин, Н. Н. Борейша, старший лоцман Н. М. Денисов, моторист А. А. Литвинов, старшина катера Н. Смирнов, снабженец Шашин и другие.

В нашей деятельности, как и во всей боевой деятельности Ладожской флотилии, наиболее ярким событием в августе 1941 года была эвакуация трех дивизий Красной Армии из шхер Ладожского озера.

Гидрографическое обеспечение эвакуации 168-й дивизии осуществлял начальник нашего района старший лейтенант К. В. Лобов, а в районе эвакуации 198-й и 142-й дивизий — пишущий эти строки. В моем распоряжении были гидрографическое судно «Сатурн» (командовал им гражданский капитан Якименко) и катер КМ-13 под командованием мичмана Кудряшова, бесстрашного балтийца.

В продолжение десяти суток, почти без сна и отдыха, мы проводили боевые корабли, баржи и транспорты по шхерным, оборудованным нами под огнем противника, фарватерам.

Нашему «Сатурну» сопутствовало военное счастье. Сколько раз ни бомбили его «юнкерсы» и «хейнкели», ни одного прямого попадания в «Сатурн» не было. Не накрыл нас и ураганный огонь береговых батарей и минометов.

Меня тревожило отсутствие какого-либо оружия самозащиты корабля. И в один из заходов за бойцами 142-й дивизии я попросил командира батальона установить на борту нашего корабля счетверенную установку из пулеметов «максим». Просьба моя была выполнена. Вначале я обучился стрелять, а затем научил боцмана Половца пользоваться этой «малой артиллерией». Теперь мы чувствовали себя при появлении фашистских самолетов гораздо увереннее.

После завершения эвакуации войск, вверенных нашему попечению, я получил приказание от заместителя начальника штаба ЛВФ капитана 2-го ранга Г. А. Визеля — отбыть в район эвакуации 168-й дивизии — в Сортавальские шхеры.

Ночью 22 августа на пирсе в бухте Рауталахти я неожиданно встретил К. В. Лобова. Противник часто обстреливал это место из орудий и минометов. С неприятным воем и жужжанием в воду падали осколки и, злобно шипя, погружались на дно.

Сойдя на пирс с катера МО, прибывшего за последней группой командиров и политработников штаба дивизии, я увидел Лобова. Он распоряжался погрузкой раненых на «Сатурн», который неожиданно был использован в качестве санитарного транспорта. Когда «Сатурн» отошел от причала, мы с Лобовым обменялись дружескими рукопожатиями и неторопливо зашагали рядом вдоль обрывистой скалы. Спешить пока что было некуда: те, за кем пришел катер МО, еще не успели эвакуировать остатки дивизии и оттянуть к берегу подрывников. Они во главе с комдивом Бондаревым и начальником штаба дивизии Щербаковым смело и настойчиво осуществляли до конца план, рассчитанный на неожиданный отрыв основных сил дивизии и внезапный отход групп прикрытия, которые должны были одновременно произвести мощные взрывы укреплений на

наиболее угрожаемых направлениях.

Земля гудела от грохота взрывов и артиллерийской канонады. По натуре страшно неразговорчивый человек, Лобов наконец сказал мне как бы невзначай:

— Наверное, к рассвету эвакуация закончится.

Несколько дней тому назад Лобов был, оказывается, назначен комендантом Рауталахти. И все это время он провел на ногах, без отдыха и нормальной пищи. Увидев при яркой вспышке ракет его ввалившиеся щеки и осунувшееся лицо, я достал из противогазной сумки случайно уцелевший кусок черствого хлеба и колбасы и предложил ему немного подкрепиться.

Часто почти у самых наших ног падали осколки мин и снарядов. Дрожала и гудела земля. Лобов, казалось, не обращал никакого внимания на все это. От раненых бойцов, командиров и политработников, которых мы брали на борт катера, я не раз слышал благодарные слова в его адрес. Люди восхищались его спокойствием, распорядительностью и разумными действиями в тяжелейших обстоятельствах.

…Вскоре эвакуированные дивизии вновь вступили в бой у стен Ленинграда.

Военные фарватеры

В ходе войны на Балтике и на Ладоге наш флот, как и флот противника, был вынужден создавать особые коммуникации, наиболее обеспеченные с точки зрения их безопасности. Они имели прикрытие с воздуха, были защищены от атак надводных кораблей, подводных лодок и катеров и свободны от минной опасности. Обычно они прокладывались вблизи своих берегов, в радиусе действия мощной береговой артиллерии, прикрывались авиацией, минными заграждениями и кораблями дозорной службы. Здесь регулярно проводились контрольное траление и очистка от мин.

Для обеспечения безопасного плавания кораблей по этим фарватерам гидрографическая служба расставляла на воде вехи и освещаемые гудящие буи. На берегу и островах строились маяки, створные знаки и другие ориентиры. Организовывалась лоцманская служба. Вся сложная сеть навигационных ориентиров, вся система навигационного оборудования находились под постоянным контролем гидрографов.

Такие коммуникации на морях и озерах тогда назывались военными контролируемыми фарватерами (ФВК — фарватер военный, контролируемый).

К концу сентября 1941 года на Ладожском озере обозначились два основных ФВК — две артерии «Дороги жизни».

Первый ФВК, длиною около 15 миль, был оборудован в Шлиссельбургской губе. Вначале он проходил между Осиновцом (западный берег губы) и бухтой Черная Сатама (восточный берег губы), затем до конца войны он соединял Осиновец с Кобоной и косой Кареджи, где были сооружены огромные, по масштабам того времени, порты.

Второй ФВК, почти в четыре раза длиннее первого, связывал Осиновец с Новой Ладогой.

Мне вместе с лейтенантом Федором Хвещуком довелось участвовать в прокладке первого ФВК от Осиновца до бухты Черная Сатама.

27 сентября 1941 года мы вышли в озеро из Осиновецкой гавани. Кроме нас на катере Г-10 находились старшина Н. М. Денисов, моторист А. А. Литвинов и краснофлотец А. Д. Токарев.

Приказание на выполнение работ мы получили от уполномоченного по перевозкам Ленинградского фронта капитана 1-го ранга Н. Ю. Авраамова. Перед выходом в озеро он напутствовал меня примерно следующими словами:

— Нам надо во что бы то ни стало к исходу 29 сентября обследовать проход через гряду Кареджи в бухту Черная Сатама, найти глубины для проводки судов с осадкой менее двух метров. И не только обследовать, но и оборудовать фарватер буями и вехами, а в бухте Черная Сатама поставить створные знаки. Это очень ответственная задача, ибо теперь Ленинград должен будет снабжаться всем необходимым только через Ладожское озеро.

Я попросил Николая Юрьевича сделать срочный запрос в гидрографию КБФ о доставке на Ладогу необходимых средств плавучего ограждения. Мы испытывали в нем тогда острую нужду, так как при эвакуации Шлиссельбурга не имели возможности вывезти морские буи.

Начальник Гидрографической службы КБФ капитан 3-го ранга Г. И. Зима не только своевременно обеспечил нас необходимыми средствами ограждения, но и прислал в помощь опытных гидрографов — старшего лейтенанта А. П. Витязева, лейтенантов В. И. Дмитриева и В. Хоробрых. После выполнения нами контрольного промера и обвехования трассы они быстро оборудовали фарватер, выставив 8 буев и 16 навигационных вех с борта буксирного парохода «Гидротехник».

Погода благоприятствовала этим работам. Дул северозападный ветер, силою не более четырех баллов. Да и авиация противника не беспокоила нас.

В бухте Черная Сатама с помощью местных жителей, в

основном женщин, к концу третьих суток мы соорудили из подручных материалов два входных створа. По обследованному нами маршруту А. Витязев вел «Гидротехник», выставляя в намеченных точках освещаемые буи.

Эта артерия «Дороги жизни» была введена в действие 29 сентября 1941 года, когда к ветхому рыбацкому причалу бухты Черная Сатама пришвартовался ТЩ-37 с баржей, на борту которой находились эвакуируемые из Ленинграда рабочие Кировского завода.

По сложившимся тогда условиям наиболее активно использовался ФВК Осиновец — Новая Ладога. Полностью оборудование обоих ФВК было завершено лишь к навигации 1942 года. Для обеспечения кораблевождения были введены в действие по военному времени все маяки южной части озера (Осиновецкий, Бугровский, Кареджи, Сухо, Стороженский, Свирский), десять дополнительных ориентиров, двадцать два освещаемых створа, два створных радиомаяка. В качестве постоянных средств плавучего ограждения фарватеров служили двадцать три буя и свыше пятисот навигационных вех.

Все это оборудование находилось в ведении Гидрографического района ЛВФ, руководимого замечательным специалистом и организатором капитан-лейтенантом В. Е. Половщиковым и комиссаром старшим политруком А. Н. Никитиным. Маяки и другие ориентиры на побережье непосредственно обслуживал манипуляторный отряд старшего лейтенанта А. П. Витязева и комиссара старшего политрука И. Ф. Бородина (с 1943 года — капитан-лейтенанта Гостомыслова). Инженерно-техническое руководство навигационным оборудованием и его использованием умело осуществлял военинженер 3-го ранга Ф. М. Корнев.

Командование высоко оценило работу гидрографов-огражденцев, благодаря самоотверженным действиям которых за всю войну не было ни одного случая срыва перевозок и боевых действий из-за неполадок в навигационном оборудовании. Многие офицеры и матросы награждены орденами и медалями.

Каждый манпункт (пост обслуживания маяка) находился под воздействием авиации, а некоторые — и артиллерии противника. Особенно трудно приходилось матросам и старшинам, обслуживавшим маяки Сухо, Бугровский и Осиновецкий. Личный состав маяка Сухо участвовал вместе с артиллеристами батареи И. К. Гусева в отражении вражеского десанта 22 октября 1942 года. Бой был жестокий и не раз переходил в рукопашную схватку. Многие матросы и старшины маяка вместе с батарейцами были отмечены высокими наградами Родины.

В результате прямого попадания авиабомбы и нескольких снарядов от башни маяка Бугровский осталась только третья часть. Несмотря на это, наши матросы своевременно зажгли огонь на маяке, и свет его по-прежнему служил людям, занятым перевозками грузов для Ленинграда.

Существенную помощь Ладожской военной флотилии оказывала гидрометеорологическая служба, возглавляемая старшим лейтенантом К. М. Тихоновым — участником советско-финляндской войны на озере. Он получил боевую закалку в первый год Отечественной войны, плавая старшим помощником на канонерской лодке «Нора». Тихонов умело руководил работой своего подразделения. Прогнозы погоды, разрабатываемые при его непосредственном участии замечательными синоптиками Дудником, Голенищевой, Леонтьевой и другими, отличались высокой достоверностью.

Хочется сказать также о специалистах гидрорайона, которые под руководством капитан-лейтенанта Б. Н. Васильева занимались установкой на кораблях приборов штурманского вооружения, их отладкой и ремонтом. Заслуженным авторитетом среди командиров и штурманов кораблей пользовались офицеры этого подразделения Г. В. Селитренников и В. И. Дмитриев, а также девиатор Смирнов. Неоценимый вклад в развитие штурманского дела и оснащение кораблей средствами кораблевождения внесли подолгу находившиеся у нас в командировках офицеры гидрографического отдела КБФ капитаны 3-го ранга Б. В. Румянцев, Рубан, Устабаев. Хорошо работала штурманская мастерская, начальником которой был Б. Звероловлев.

Гидрографическая часть гидрорайона и гидрографический отряд КБФ, последовательно возглавлявшийся опытнейшими специалистами Н. А. Клюевым, М. Мартьяновым и И. Прошкиным, напряженно трудились в течение всего периода войны на озере. Они проводили обширные и детальные исследования, создавали планы портов, гаваней, пунктов базирования, рейдов, корректировали огонь батарей и кораблей, участвовали в работах по гидротехническим изысканиям. Корабли флотилии имели всегда современные карты и руководства для плавания.

…Военные фарватеры — артерии «Дороги жизни» функционировали надежно. В этом была большая заслуга дружного коллектива офицеров, матросов, старшин, рабочих и служащих гидрографической службы флотилии.

Помощники строителей

В южной части Ладожского озера к началу войны не существовало удобных, защищенных от волн и ветра портов, способных перерабатывать большие потоки грузов. Военная обстановка заставила ладожцев срочно приступить к строительству портов и причалов, произвести дноуглубительные работы в сооружаемых гаванях и на фарватерах. Кроме того, в 1942 году была предпринята дерзновенная попытка проложить по льду Шлиссельбургской губы полотно железной дороги на сваях, но надобность в ней отпала с прорывом блокады. В том же году военные строители начали укладывать на дно озера трубопровод и электрические кабели.

Во всех этих больших делах принимали деятельное участие наши гидрографы.

Портовые сооружения проектировались по картам и планшетам, изготовленным в гидрографических подразделениях, которые вместе с работниками инженерной службы вели все изыскательские работы, составляли планы фарватеров и их оборудования. А когда заканчивалось строительство, гидрографы проводили промер глубин и траление акваторий гаваней и портов. Всем этим работам всячески противодействовал враг. Его авиация упорно и яростно бомбила участки строительства и вновь сооруженные объекты.

Один из ведущих специалистов по прокладке кабелей и трубопровода капитан-лейтенант П. Т. Ивановский погиб на боевом посту. Кабельное судно прокладывало последнюю линию электропередачи. На судне шла обычная работа: кабельщики вытравливали кабель, капитан вел судно, а гидрографы Ивановский, Намгаладзе и Анищенко определяли с наивозможнейшей точностью местоположение кабеля. Два катера МО охраняли судно от воздушных разбойников.

Внезапно над судном сразу появилась пятерка «юнкерсов». Первый заход самолетов врага был безрезультатным — бомбы упали впереди по курсу судна. Прицельному бомбометанию помешал огонь зенитных средств катеров. И только тогда, когда к первой пятерке самолетов присоединилось еще несколько групп бомбардировщиков, одна из бомб попала в носовую часть кабелепрокладчика. Осколок ее смертельно ранил Ивановского, который вскоре скончался. Тяжелое ранение получил и Андро Намгаладзе.

Похоронили мы Петра Тимофеевича неподалеку от Осиновецкого маяка. Вечно будет жить в наших сердцах память об этом прекрасном товарище, боевом соратнике и друге.

За большую и самоотверженную работу по гидрографическому обеспечению инженерно-строительных работ

многие офицеры-гидрографы были удостоены высоких правительственных наград. Среди них Х. Мамян, А. Намгаладзе, А. Анищенко, В. Санников, Е. Лабецкий и другие.

Ледовая дорога

Осень 1941 года на Ладоге отличалась холодным предзимьем. К Октябрьским праздникам покрылись льдом все реки, впадающие в озеро. Немного позднее ледяной покров установился в Свирской, Волховской и Шлиссельбургской губах. Средняя толщина льда над самой глубокой впадиной Волховской губы в это время уже была более четверти метра. Слабее оказался лед в истоке реки Невы и на траверзе банки Железницы (Шлиссельбургская губа), где его толщина едва достигала 5 сантиметров и с воздуха просматривались разводья, трещины и полыньи.

С каждым днем росли трудности на фарватерах «Дороги жизни». Корабли, буксирные пароходы с баржами, транспортные суда и катера вынуждены были удлинять свой путь по мере того, как увеличивалась покрытая льдом площадь озера. Замедлялся темп движения в замерзших бухтах и заливах. Участились к тому же и штормы — предвестники суровой зимы.

Город Ленина ощущал острый недостаток в продовольствии. Несмотря на усилия Ладожской флотилии и транспортной авиации, запасы продуктов в городе катастрофически уменьшались.

На фронте шли тяжелые бон. Противник все плотнее сжимал кольцо блокады. Стремясь прервать существование «Дороги жизни», он усилил налеты авиации на корабли и базы флотилии. Под Тихвином наша армия вела ожесточенное сражение, временно оставив город.

Создалась исключительно трудная обстановка. По решению Военного совета Ленинградского фронта был срочно разработан план использования ледовых переправ на Ладожском озере и в Финском заливе. Для реализации этого плана командующий КБФ вице-адмирал В. Ф. Трибуц 8 ноября отдал приказ о мерах по обслуживанию ледовых дорог и обеспечению проводки войск по льду.

Гидрографическая служба флота в течение двух последующих недель полностью подготовилась к выполнению ответственных задач, поставленных командующим.

Еще до ледостава штаб флота разработал и утвердил вероятные направления ледовых трасс. Это позволило

своевременно заготовить и подвезти к намеченным заранее местам лесоматериалы, средства оборудования дорог, начать необходимые топографические и гидрографические работы. Гидрометеорологи подготовили сводные статистические данные о развитии снежного и ледового покровов.

Большую работу по подготовке отрядов провел начальник ледово-дорожной службы гидрографии флота капитан 2-го ранга А. А. Смирнов — один из выдающихся советских военных гидрографов.

Мне довелось быть среди тех, кому было поручено первым разведать и проложить ледовую трассу «Дороги жизни». Об этом в свое время сообщил писатель Н. Михайловский, присутствовавший тогда при завершении наших работ в качестве корреспондента газеты «Известия» (журнал «Смена», 1942, № 15–16). Это же событие тепло и сердечно описал в своей книге воспоминаний «Морской фронт» адмирал Ю. А. Пантелеев, отправлявший нас в разведку из Осиновца.

Хотелось бы рассказать не только об этом эпизоде, но и о делах Ладожского ледово-дорожного отряда гидрографической службы, личный состав которого три зимы подряд самоотверженно трудился вместе с командирами, политработниками и бойцами армейских подразделений на ледовой трассе «Дороги жизни».

На западное побережье Шлиссельбургской губы я прибыл 9 ноября 1941 года по приказанию начальника штаба флотилии. Мне отводилась роль обеспечивающего флагманского гидрографа на соединении кораблей, которые перебазировались в Морье из Новой Ладоги.

Одной из первых оперативных задач была организация ледовой разведки для целей обороны стоянки кораблей. Ее поставил передо мной начальник походного штаба флотилии капитан 2-го ранга Г. А. Визель.

Тогда еще не существовало гидрографического участка в этом районе. Вряд ли я мог бы справиться один со всеми возложенными на меня обязанностями и задачами. К счастью, вовремя подоспела помощь из Ленинграда. Капитан 3-го ранга Г. И. Зима направил на Ладогу несколько командиров-гидрографов будущего Ладожского ледово-дорожного отряда и необходимое снаряжение для обслуживания дорог и разведки льда. В эту группу входили капитан-лейтенант Г. Н. Петров, старший лейтенант В. С. Купрюшин, лейтенанты А. А. Анищенко, В. И. Дмитриев и С. В. Дуев. С прибытием в Осиновец 11 ноября 1941 года группа поступила в мое распоряжение вместе с приданными ей десятью краснофлотцами.

Мы разместились в двух землянках на полпути между Осиновецким маяком и бухтой Гольсмана.

С 12 ноября мы начали систематически изучать ледовую обстановку в Шлиссельбургской губе и в бухте Морье.

Уже в первый день удалось установить, что Шлиссельбургская губа с юга до параллели бухты Гольсмана почти вся покрылась тонким льдом. Толщина его в прибрежной зоне достигала двух дециметров, а в средней части губы — половины дециметра; за банкой Железницей встретились трещины, полыньи и разводья. В бухте Морье кромка прочного льда простиралась едва на 1–2 кабельтовых от берега. Температура воздуха постепенно шла на понижение, и к вечеру термометр показывал —13° по Цельсию. С северо-востока дул умеренный ветер. Облачность была низкая, сплошная. Шел снег.

Мы тщательно учитывали все гидрометеорологические данные, ежедневно составляли графики толщины и крепости льда по намеченным в первый день маршрутам и в заранее определенных точках.

15 ноября я находился на батарее береговой обороны майора Туроверова, где занимался геодезической подготовкой позиции. Там я впервые встретился после окончания работы с адмиралом Ю. А. Пантелеевым, который внимательно меня расспросил о ледовой обстановке и, узнав от начальника гидрорайона ЛВФ капитана 3-го ранга П. Ф. Павлова, что в моем распоряжении есть ледово-дорожная группа, тут же распорядился произвести ледовую разведку будущей трассы «Дороги жизни». Прощаясь с нами, он просил быть осторожными.

П. Ф. Павлов на меня произвел впечатление умного и спокойного, хорошо подготовленного специалиста и доброго человека. Он тщательно познакомился с нашими наблюдениями, проверил ледово-дорожную изыскательскую технику и определил состав разведывательной партии, в которую вошли лейтенант В. И. Дмитриев и три краснофлотца. Партию возглавить было приказано мне.

К вечеру нас с Дмитриевым вызвал к себе капитан 1-го ранга Н. Ю. Авраамов для доклада о готовности партии к выходу на лед. Мы получили от него последние указания о направлении движения и о поведении в случае неожиданного столкновения с разведкой противника. Через оперативного дежурного он отдал распоряжение частям охраны побережья — пропустить на лед и принять обратно нашу группу.

В последний раз проверив перед выходом на лед магнитные компасы на санках, мы с Дмитриевым обнаружили недопустимый застой их картушек. После нашего доклада Павлов приказал

девиатору старшему лейтенанту Б. Н. Васильеву устранить неисправность и выйти с нами на лед, чтобы на ходу проверить правильность курсоуказания.

Около полуночи 15 ноября мы вышли в поход. Все небо покрывала сплошная низкая облачность. Дул северо-восточный ветер. Температура воздуха понизилась до —15° по Цельсию. На льду не было снега. Он казался нам черной скатертью.

Часа через три, убедившись в исправности компасов, я поблагодарил Васильева за оказанную помощь, и мы с ним тепло расстались. В сопровождении краснофлотца он благополучно вернулся на берег и доложил Авраамову о нашем первом этапе разведки трассы.

Пока лед был достаточно крепким, мы шли друг от друга на расстоянии в 10–15 шагов. Через каждую пройденную милю пробивали лунку, измеряли толщину и прочность льда, определяли температуру воздуха и вектор скорости ветра. Когда толщина льда уменьшилась до дециметра, мы обвязались линем и шли, а иногда и ползли, друг за другом, используя лыжи в качестве настила для преодоления небольших разводий. На каждой проверенной точке ставили двухметровый шест-веху, определяли по пройденному расстоянию и курсу их приближенные координаты и наносили трассу на карту (при свете ручного электрического фонаря, укрываясь сверху пологом). Тщательно записывали наблюдения в журнал.

К утру 16 ноября подул холодный и резкий северный ветер, мороз стал крепчать. Облака начали редеть, и в их просветах появились звезды. Несколько раз мы определились по Полярной звезде, когда увидели полоску горизонта на севере. В это время Дмитриев сильно повредил себе ногу о торосы, неожиданно возникшие перед нами. По всем данным, мы находились у острова Большой Зеленец. Дмитриев дальше идти не мог. Краснофлотцы тоже были крайне изнурены. Я принял решение возвратиться в Осиновец. Сначала мы везли Дмитриева на санках, а когда приблизились к заторошенному осиновецкому берегу, я взвалил его на спину и принес на маяк.

В полдень 16 ноября я с тремя другими краснофлотцами снова отправился в путь по льду. На этот раз вовсю сияло солнце. Мороз остудил воздух до —20 °С. Была отличная видимость, позволившая мне с высокой точностью определять места установки вех и елок (которые мы взяли с собой) по двум углам между маяками Осиновецким, Кареджн и Бугровским.

К 4 часам утра 17 ноября, закончив обследование трассы Осиновец — Кобона, мы устроились на ночлег у жителя Кобоны Кайгородова.

Пока мои товарищи укладывались спать, я связался по телефону с Новой Ладогой и доложил начальнику района В. Е. Половщикову о выполнении задания командования. Он поблагодарил нас и обещал доложить обо всем начальнику штаба флотилии.

Через несколько часов отдыха мы направились в обратный путь по маршруту Кобона — Кареджи — Осинсвец. И проложили еще одну новую линию разведки льда (Кареджи — Осиновец) с меньшим числом станций.

Поздно ночью мы наконец добрели до своих землянок. Всю ночь наши материалы обрабатывали Дуев, Анищенко и Купрюшин. К утру были готовы карты трасс: Осиновецкий маяк — острова Зеленцы; Осиновецкий маяк — Кобона; Кобона — Кареджи — Осиновец. Мне оставалось только написать объяснительную записку и подписать составленные документы.

Около полудня 18 ноября я доложил Н. Ю. Авраамову о выполнении задания и передал в его штаб все материалы. Они послужили основанием для принятого командованием Ленфронта решения о прокладке трассы по льду Ладожского озера. По этой трассе осуществлялась впоследствии наземная связь центральных областей страны с осажденным Ленинградом.

20 ноября того же года была сформирована ледово-дорожная служба КБФ, состоявшая из трех отрядов: Кронштадтского, Ленинградского и Ладожского.

Командиром Ладожского отряда назначили В. С. Купрюшина. В состав отряда вошли все ранее присланные офицеры, за исключением Дуева, получившего новое назначение.

Ладожский ледово-дорожный отряд, пополненный огражденцами и гидрометеорологами, к началу декабря полностью осуществил навигационное оборудование ледовой «Дороги жизни». Люди отряда плечом к плечу с дорожниками и зенитчиками в пургу и лютые морозы, под обстрелами и бомбежками, стойко и мужественно выполняли свой долг перед Родиной.

Гидрографы и гидрометеорологи наладили круглосуточное наблюдение за состоянием и грузоподъемностью льда на всем протяжении ледовой дороги. Существовавшие ранее таблицы для расчета прочности и грузоподъемности льда были заново переработаны и существенно исправлены на основе анализа добытых в то суровое время сведений на Ладоге и в Финском заливе. Эту работу выполнили М. М. Казанский, В. С. Зябрев и К. Я. Дерюгин под руководством члена-корреспондента АН СССР Кобеко.

2 марта 1942 года отряд поступил в распоряжение

начальника ледовой дороги капитана 1-го ранга М. А. Нефедова.

Начальник отряда старший лейтенант Купрюшин ежедневно докладывал Нефедову о состоянии дороги, о перенесении отдельных участков пути в более безопасные места и о всех случаях изменения ледовой обстановки. Дорога была разбита на три ветви, примерно по 30 километров каждая. За трассу Ваганово — станция Коса отвечал В. И. Дмитриев. За трассу Коккорево — Лаврово — А. А. Анищенко. За участок дороги Коккорево — Кобона — Г. Н. Петров.

В середине апреля на поверхности льда появилась вода. Ее уровень день ото дня поднимался. Но лед был еще прочным.

Отважные шоферы «Дороги жизни» водили машины, иногда по радиатор погружаясь в воду. Обычно на головной машине автоколонны рядом с шофером сидел офицер-гидрограф. Были случаи, когда капитан-лейтенанты Гагарин, Петров, Корытин, лейтенанты Дмитриев и Анищенко вместе с шоферами выскакивали из тонущих машин в ледяную воду, перебирались на другие автомобили и снова продолжали свою опасную миссию ледовых лоцманов.

Зимой 1942/43 года Ладожский отряд еще больше укрепился. Его возглавил весьма опытный гидрограф капитан-лейтенант А. В. Гагарин. Были созданы две комплексные ледово-дорожные партии, в состав которых вошли все нужные на льду специалисты — гидрографы, гидрологи, метеорологи и огражденцы. Первой партией руководил старший лейтенант В. И. Дмитриев, а второй — капитан-лейтенант И. И. Писеев.

В эту и следующую зиму ледово-дорожный отряд успешно нес ледовую вахту.

…На Ладоге гидрографическая служба Краснознаменного Балтийского флота в годы Великой Отечественной войны была на уровне требований того сурового времени. Вместе со своими товарищами и соратниками из многочисленной армии тружеников «Дороги жизни» гидрографы успешно выдержали испытание огнем.

Пахари моря

Капитан 2-го ранга запаса М. П. РУПЫШЕВ

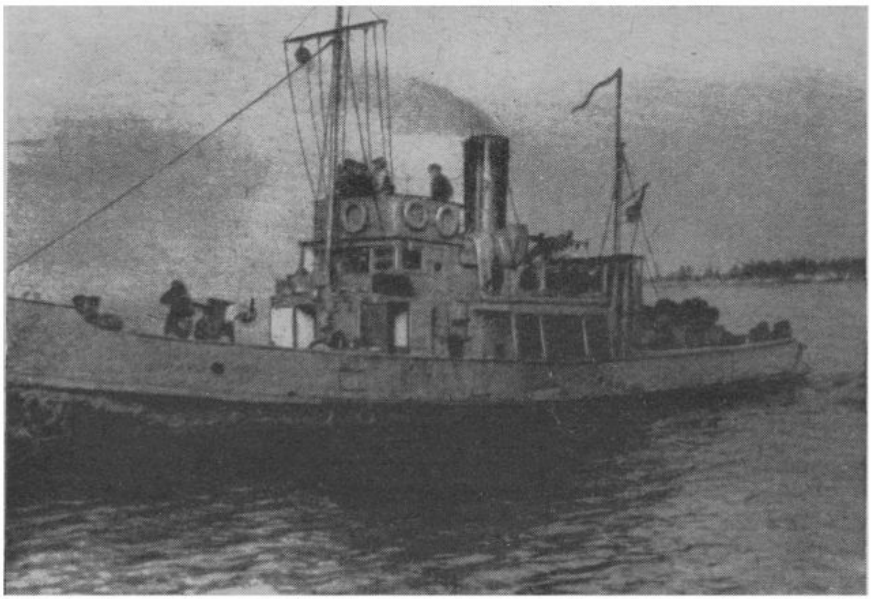
Михаил Павлович Рупышев начинал службу на судах морского торгового флота. Великая Отечественная война застала его, уже военного моряка, в должности командира тральщика УН-4, входившего в состав Ладожской военной флотилии. С октября 1941 года М. П. Рупышев был командиром 6-го дивизиона тральщиков флотилии.

Издавна тральщики на флоте называют пахарями или тружениками моря. В справедливости этого определения мне лишний раз пришлось убедиться, командуя дивизионом тральщиков Ладожской военной флотилии.

В начальный период Великой Отечественной войны обстановка сложилась так, что минной опасности на Ладоге долгое время не существовало. Главным видом боевой

деятельности кораблей дивизиона являлись воинские перевозки. Этот тяжелый труд характеризовался беспредельным мужеством, отвагой и героизмом личного состава.

В состав дивизиона входили суда, мобилизованные из гражданского флота. Вчерашние буксиры и другие суда Северо-Западного речного пароходства стали боевыми единицами флотилии. Из состава кораблей Военно-Морского Флота в дивизион входили ТЩ-100 и ТЩ-УК-4.



Ладожский тральщик, переоборудованный из буксира типа «ижорец».

Экипажи кораблей в большинстве состояли из моряков торгового флота и водников речного пароходства. Высокой выучкой отличались командиры тральщиков П. К. Каргин, Ф. Л. Ходов, С. В. Ефремов, А. А. Борисов-Смирнов, В. Орешко, И. П. Тюньков, В. И. Зайцев, Г. П. Ровкин и А. А. Александров. Многие боевые успехи дивизиона неразрывно связаны и с именами военкома Г. А. Олешко, штурмана Н. П. Сергеева, связиста Я. А. Бергера, механика А. А. Бердышева, минера А. П. Соломановского и других офицеров. Навсегда сохранились в памяти имена отважных старшин и матросов Никитюка, Андрианова, Свищева, Яковлева, Романова, Соколова, Тютюнова.

Началом боевой деятельности тральщиков явилось их участие в операции по снятию окруженных противником частей 19-го стрелкового корпуса Красной Армии из района сортавальских шхер.

Как только фашисты блокировали Ленинград, наши корабли

приступили к интенсивным воинским перевозкам: буксировали баржи с грузами, понтоны с паровозами и железнодорожными составами, перевозили раненых воинов и эвакуируемых ленинградцев, войска, поступавшие на пополнение фронту, конвоировали караваны судов, обеспечивали прокладку телефонного кабеля, тралили фарватеры, участвовали во всех операциях флотилии…

Боевая деятельность дивизиона протекала в условиях сильного противодействия авиации противника. Были значительные потери в людях. Только на одном из переходов ТЩ-82 из Морье в Кобону после налета вражеских самолетов 25 человек из 30 вышли из строя. Но через час, доукомплектованный командой с других тральщиков, ТЩ-82 снова вышел в рейс с баржей продовольствия для Ленинграда.

Незабываем подвиг ТЩ-126. Корабль был атакован четырьмя самолетами-истребителями противника. Погибла значительная часть экипажа, в том числе командир тральщика В. Орешко и его помощник Б. В. Петровский. Только пять человек — военком Усачев, врач Михайличенко, матросы Романов, Соколов и Тютюнов — были способны выполнять свои обязанности. Они и привели корабль в базу. Об этом подвиге политотдел флотилии выпустил листовку, в которой рассказывалось о стойкости и мужестве героев ТЩ-126.

В этих заметках мне хотелось рассказать лишь о наиболее запомнившихся эпизодах из боевого прошлого дивизиона, о его людях.

Прокладываем кабель связи

Когда противник занял левый берег Невы, выйдя в район Ивановских порогов, единственным путем, связывавшим Ленинград со страной, стало Ладожское озеро. Нарушилась, естественно, и проводная телефонная связь. Для ее восстановления требовался специальный кабель, который можно было бы проложить по дну озера. Изготовить его поручили заводу «Севкабель».

А пока на заводе выполняли заказ, решили прокладывать по дну Шлиссельбургской губы «времянку» — двухжильный провод, типа звонкового, в хлорвиниловой оболочке. Барабан с проводом установили на колесном буксире «Буй», имевшем свободную, удобную для работы кормовую палубу. К тому же у судна не было гребных винтов, которые могли бы повредить провод.

Прокладка началась 6 сентября 1941 года. 18–20 сентября

самолеты противника часто бомбили корабли, находившиеся в районе работ. Тонкий провод при этом рвался. То и дело приходилось восстанавливать его.

К 28 сентября с завода поступил настоящий кабель. Барабаны с ним погрузили на «Буй». Все вопросы, связанные с прокладкой кабеля, были уточнены на совещании, состоявшемся 29 сентября в Осиновце. Ответственным гидрографом назначили воентехника Х. Н. Мамяна.

Работы начали в тот же день с наступлением темноты. Кабель прокладывали мористее малой трассы. К утру 30 сентября кабель был подан на восточный берег, севернее губы Черная Сатама.

На последнем этапе внезапно ухудшилась погода. Маленький гидрографический корабль «Сатурн» заблаговременно успел уйти в базу. Начал отходить и «Буй». И в это время его атаковали 2 фашистских самолета. ТЩ-УК-4, которым я тогда командовал, увеличил ход до полного и открыл артиллерийский огонь по стервятникам. Комендор Рудовский и весь расчет 45-миллиметрового орудия в пене и брызгах, с трудом удерживаясь на качающейся палубе, вел точный огонь. Вскоре ведущий МЕ-110, отвернув в сторону, сбросил бомбы, которые не причинили вреда нашим судам. Так же безрезультатно отбомбился и ведомый.

У меня сохранилась старая карта южной части Ладожского озера. Глядя на Шлиссельбургскую губу, я вижу пунктирные линии, ограничивающие район якорной стоянки кораблей. Примерно по этим отметкам и был проложен кабель.

Поход к Шлиссельбургской крепости

3 октября ТЩ-63 и ТЩ-82 получили приказ доставить боеприпасы, продовольствие и медикаменты героическому гарнизону острова Орешек. Условным сигналом для наших кораблей должен был служить костер в районе Посеченских створов (Шлиссельбургские створы в то время не действовали, так как они находились на территории противника). С наступлением темноты тральщики вышли в намеченную точку.

В 20 часов загорелся сигнальный костер. Пройдя по Посеченскому створу, корабли повернули влево и вышли на фарватер.

Противник периодически вел беспокоящий огонь по фарватеру. Несмотря на это, тральщики продолжали следовать к крепости. Командиры кораблей И. П. Тюньков и В. А. Щербаков напряженно всматривались в темноту. Нервы у всех напряжены

до предела. Никто не курил. Даже разговаривали шепотом и ходить старались бесшумно.

С большой радостью встретили отважные защитники легендарного Орешка своих друзей-моряков. Тральщики быстро освободились от грузов и, приняв раненых, служебную корреспонденцию и почту, покинули крепость.

Обратный путь был еще опаснее. Противник, заметив тральщики, усилил огонь по фарватеру. Близкие разрывы снарядов вынуждали командиров маневрировать, а условий для маневра в узкостях, как известно, нет.

Наконец показались Посеченские створы. Тральщики вышли из опасной зоны, выполнив задание благодаря мужеству и отваге экипажей кораблей. Несмотря на узкость и извилистость фарватера, сильное боковое течение, наличие отмелей и банок, командиры блестяще справились с плаванием в трудных условиях.

Поздней осенью

В 1941 году ледостав на Ладоге наступил рано. Плавать с каждым днем становилось все труднее. Особенно тяжело было буксировать баржи с грузом. А поверхность сплошных ледяных полей и толщина льда с каждым днем все увеличивались.

На подходе к Новой Ладоге, у речного бара, в самом мелком месте фарватера, затерло льдом земснаряд. Но ладожцы умели извлекать пользу даже из неудач! На тральщики и буксиры, форсировавшие замерзающий бар, с земснаряда заводили трос и мощной лебедкой протаскивали суда сквозь толщу битого льда.

ТЩ-81 под командованием В. И. Зайцева, пройдя бар, с баржей на буксире стал медленно продвигаться на север, к чистой воде. Вторую баржу вывел ТЩ-УК-4. Теперь уже им командовал А. А. Александров. Тральщик попал в дрейфующее ледяное поле. Лишь через три часа удалось освободиться из ледового плена. Александров подвел свой корабль к одной из канонерских лодок, стоявшей на рейде. Канлодка приняла от тральщика баржу и отбуксировала ее к Осиновецкому маяку, где тогда уже волею советских людей был создан порт.

Несмотря на усиливающийся ветер и пургу, буксир Северо-Западного речного пароходства «Морской лев» вывел из Новой Ладоги и третью баржу.

Ночью затертый льдами «Морской лев» начал дрейфовать на каменистую отмель. Находившиеся поблизости канлодка «Шексна» и ТЩ-100 услышали сигналы бедствия, подаваемые с

буксира, и пришли к нему на помощь. В самый критический момент ТЩ-100 приблизился к буксиру. Но тут положение еще больше усложнилось: днища обоих кораблей уже стали касаться грунта. Казалось, катастрофа неизбежна. Поданные на «Морской лев» стальные тросы лопнули, не выдержав нагрузки…

Боцман Т. Р. Никнткж, опытнейший моряк торгового флота, сумел использовать якорное устройство тральщика. На буксир передали кусок якорной цепи. Речники быстро закрепили ее, и ТЩ-100, дав задний ход, с большим риском для своего руля и винтов начал движение.

Около двух часов экипажи «Морского льва» и ТЩ-100 боролись со стихией. На тральщике кончалось топливо. В топку летели последние лопаты угля вместе с деревянными кранцами и аварийным материалом: баржу с продовольствием нужно было спасать любой ценой.

Сигнальный огонь «Шексны» становился все ближе и ближе. Вот уже донесся голос командира канлодки И. Т. Евдокимова. Вот наконец надежный стальной трос с «Шексны» передали на «Морской лев». Через десять минут канлодка, ведя на буксире «Морской лев» и баржу, пробивалась к чистой воде, а ТЩ-100, ломая лед, шел в Новую Ладогу.

На палубе тральщика было тихо. Лишь на баке возился боцман Т. Р. Никитюк, разбирая обрывки тросов и обломки кнехтов.

Мы стояли на мостике, переживая перипетии борьбы со стихией и радуясь победе над нею. Мы знали, что по волнам осенней Ладоги уверенно держат курс канлодка «Шексна» и буксир «Морской лев», за кормой которых идет баржа с мукой для ленинградцев.

Памятная дата

Тяжелые дни переживали моряки Ладоги глубокой осенью и в начале зимы 1941 года. Враг, не считаясь с потерями, пытался замкнуть кольцо вокруг Ленинграда. Артиллерийская канонада сотрясала воздух, а с наступлением темноты вся южная часть горизонта алела от отблесков пожаров и вспышек орудийных выстрелов. Передовые части фашистских войск достигли деревни Гостинополье, что в 3 километрах от Волховстроя и в 27 километрах от Новой Ладоги — главной базы флотилий. Между Волховом и Новой Ладогой наших армейских частей почти не было.

Главной базе угрожала огромная опасность. Командование

приняло решение перебазировать флотилию на западный берег, в район бухты Морье. Срочно грузились корабли. Грузились баржи и суда Северо-Западного пароходства. И вот потянулись караваны из Новой Ладоги.

Усилился мороз, лед быстро нарастал. Наиболее тяжелый участок в районе фарватера и мелководного бара быстро замерзал. Роль ледоколов выполняли ТЩ-37, ТЩ-65, ТЩ-УК-4, ТЩ-100 и ТЩ-127. Экипажи этих пяти тральщиков работали круглосуточно, с огромным напряжением. Особенно тяжело было машинной команде: частые погрузки угля и плохие бытовые условия очень изматывали людей. Дивизионный механик А. А. Бердышев дни и ночи проводил на кораблях. Он всегда оказывался там, где требовалась его помощь.

В неимоверно тяжелых условиях тральщики вывели из ледового плена все корабли и баржи с имуществом и снаряжением флотилии. Но сами «ледоколы» потеряли способность двигаться: в неравной борьбе со стихией они повредили винты и рули. Скованные льдом тральщики стояли в районе фарватера.

Опустел город, опустел рейд. В Новой Ладоге остались только штаб флотилии и штаб охраны водного района (ОВР).

В ночь с 14 на 15 декабря 1941 года все бодрствовали. Командир ОВРа капитан 1-го ранга М. С. Клевенский не покидал своего штаба. Был разработан план действия оставшихся кораблей в общей системе обороны базы в случае прорыва врага к берегу Ладоги. На корабли поступили пакеты с грифами «Вскрыть по сигналу…»

Не был только по-настоящему решен вопрос о тральщиках.

…Штаб ОВРа размещался в подвале Новоладожской церкви. Условия работы здесь оставляли желать лучшего: сырость, холод, дым от печурок, плохой свет.

Командир ОВРа капитан 1-го ранга Клевенский собрал офицеров штаба, чтобы познакомить их с создавшейся обстановкой. Докладывал начальник штаба. В это время раскрылась дверь, и в помещение вошла группа командиров и комиссаров тральщиков 6-го дивизиона. Первое, что бросилось в глаза и заставило всех присутствовавших встать, был внешний вид вошедших. Наглаженные, надраенные, с чистыми подворотничками, при оружии и противогазах, они выглядели очень парадно.

Я доложил капитану 1-го ранга Клевенскому, что на тральщиках происшествий нет, личный состав кораблей приступил к ремонту.

После некоторой паузы командир ОВРа сказал:

— Товарищи! Мы только что знакомились с новой боевой документацией, которую составил штаб в связи с изменившейся обстановкой. Документацию для тральщиков, видимо, придется корректировать. Хотелось бы знать ваше мнение по вопросам, связанным с обороной базы. Доложите свои соображения, — обратился ко мне капитан 1-го ранга Клевенский.

Я сказал, что, хотя корабли ремонтируются в необычных условиях, есть полная уверенность в том, что они вступят в строй в минимальные сроки.

Что же касается нашего участия в обороне базы и своих кораблей, то целесообразно теперь же усилить оборону тральщиков, создав ледяные валы. Огневые средства тральщиков надо включить в общую систему огня, предусмотренную планом обороны базы. Уходить нам некуда. Корабли мы не бросим. Если потребуется, будем драться до последнего матроса.

— Сегодня же доложу свое решение командующему, — сказал командир ОВРа. — Передайте личному составу тральщиков, что я благодарю их за проявленную инициативу в организации ремонта и уверен, что им любая задача будет по плечу.

«Докторус-работягус»

В конце июля 1941 года, когда ТЩ-УК-4 был зачислен в Северный отряд флотилии, я попросил командование доукомплектовать тральщик, так как на корабле отсутствовали комиссар, помощник командира и доктор («доктором» у нас было принято называть любого медицинского работника). Мне ответили, что медицинских работников в базе нет, но постараются чем-нибудь помочь.

За час до нашего отхода к борту корабля подошли красноармеец и сержант. Один был с винтовкой, другой — с санитарной сумкой. Ко мне обратился вооруженный боец, протянул бумажку и попросил расписаться. А в бумажке было написано, что «сержант Вернадский арестован на десять суток с содержанием на гарнизонной гауптвахте за панические разговоры».

— Что я должен написать и что это за «панические разговоры»?

Красноармеец пояснил:

— Распишитесь в приеме арестованного, а что касается панических разговоров, так он рассказывал, как их часть фашисты побили.

Во время этого разговора сержант стоял с опущенной

головой, рассматривая свои рваные, истоптанные ботинки. Рука его нервно теребила клапан санитарной сумки.

Получив расписку, красноармеец ушел.

— Вы знаете, зачем вас ко мне прислали? — спросил я Бернадского.

— Знаю, — ответил он. — Ваше судно идет воевать в шхеры. Я взял с собой необходимые медикаменты.

Сержант отвечал спокойно. Мне как-то сразу показалось, что в своем деле он разбирается и, видимо, любит его.

— А скажите, товарищ командир, вы меня по возвращении из похода опять спишете на берег? — вдруг спросил Бернадский.

Я ответил, не задумываясь:

— Нет, не спишу, если сами того не захотите.

— Разрешите приступить к обязанностям? — спросил Бернадский, сразу повеселев.

Так началась служба санитарного инструктора сержанта Бернадского на тральщике.

В первые же дни на нашего «доктора» посыпались жалобы. Ворчал кок Кожин, хмурился «интендант» Прочное. Мне пришлось поддержать сержанта: он правильно требовал чистоты и порядка.

Во время авралов фигура санинструктора мелькала среди матросов, орудовавших со швартовыми и кранцами. Выяснилось, что наш новый член команды любит всякую работу.

Через два дня, осуществляя разведку в шхерах, наш тральщик и катер КМ попали в ловушку. С расстояния 100–150 метров враг открыл по нам огонь из ручного оружия. Прикрыв своим стальным корпусом катер, тральщик прорывался узким проливом из шхер. В это время у нас загорелся боезапас. Опасность ликвидировал матрос Прочнов. Из перебитых трубок манометра со свистом вырывался пар. Замолчал и пулемет матроса Рыжкова, поврежденный огнем врага.

Точно выполняя команды, рулевой Спивак удерживал корабль на заданном курсе. Улучив момент, я посмотрел на шедший рядом катер. За рулем стоял окровавленный старшина Корхало.

И тут рядом со шлюпкой на ботдеке тральщика я увидел сержанта Бернадского. Еще мгновение — и его фигура распласталась в воздухе. Прыгнув почти с пятиметровой высоты, он вытянутыми руками ухватился за катер. Напрягая все силы, санинструктор взобрался на борт «каэмки» и протиснулся в рубку. На руле уже стоял моторист.

Через несколько минут мы вышли из зоны огня, уменьшили ход, начали ликвидировать последствия пожара и чинить

паропровод. К борту подошел катер. В его кубрике на диване лежал аккуратно забинтованный Корхало.

— Спасибо доктору, — тихо сказал он.

На следующее утро сержант Бернадский появился на палубе уже во флотской форме. Он был признан всеми членами экипажа тральщика. А однажды кто-то из корабельных остряков назвал Вернадского «докторус-работягус». И пристали к санинструктору эти слова, пристали потому, что не боялся он любой работы и была у него одна слабость — любил перед матросами щегольнуть латинскими названиями лекарств.

В начале 1942 года санинструктора Бернадского перевели на ТЩ-100.

Во время Тулоксинской десантной операции 1944 года, после налета вражеской авиации, из дыма и водяных столбов, поднятых разрывами бомб, вышел тендер. Было заметно, что управляет им не совсем опытная рука.

Тендер шел к нашему кораблю. Когда он приблизился, на руле я увидел старшего сержанта Бернадского — в рваном кителе, окровавленного. У его ног лежал убитый старшина тендера.

«Докторус-работягус» сам передал на борт тральщика убитого и вновь повел тендер с десантниками на высадку. На его левом плече висела зеленая сумка с красным крестом.

«Трудный парень»

Это было еще до войны. Служил на дивизионе тральщиков рулевой Григорий Харламов. «Трудный парень» — таким его все знали. Он нередко пререкался со старшими, грубил товарищам. И, конечно, частенько сидел «без берега» или получал внеочередные наряды.

А однажды Харламов подрался на берегу. Пострадавшие заявили в милицию. Матрос свою вину признал полностью и снисхождения не просил. Дело принимало серьезный оборот.

Я в это время оставался за старшего командира и, воспользовавшись предоставленными мне правами, вызвал Харламова. Беседовали мы долго. О своей службе матрос говорил, что она «не та». Ему хотелось плавать, бороться со стихией, совершать подвиги, а тут сиди и жди, когда отремонтируют корабль. Выяснилось, что Харламов много читает — и всё о море. А потом рассказал и о драке. Оказалось, что его спровоцировали, надеясь на легкую победу. Но хулиганы просчитались и попали в число пострадавших.

Откровенность Григория меня тронула. Я поверил ему и решил помочь. Пошел в милицию, побывал у старшего морского начальника и в результате получил право решить вопрос о Харламове в дисциплинарном порядке. Подписав приказ о «тридцати сутках без берега», перевел Харламова на свой корабль. А перспективы у нас были отличные: в конце 1941 года мы собирались в плавание по всей Балтике с курсантами на борту.

Но мечта наша не сбылась: грянула война. Достройка корабля была прекращена.

На заводе, рядом с нами, стоял на текущем ремонте тральщик УК-4 с незначительной частью команды и без командира. Я попросил назначения на этот тральщик. Приказ был подписан немедленно. Мне дали право доукомплектовать корабль моряками из моего бывшего экипажа.

Когда вернулся из штаба, первым меня встретил Григорий Харламов. Узнав о моем новом назначении, он заявил:

— Если на войну, то и я с вами, товарищ командир. Ведь я военный и моряк.

Добровольцев идти на войну было больше чем достаточно. Первыми на наш новый корабль перешли рулевые Григорий Харламов и Григорий Какулин. Их примеру последовали пулеметчик Рыжков, минер Курочкин, машинист Сеник и другие.

Ремонт был закончен быстро, и уже 25 июня мы вышли из Кронштадта в Ленинград. В штабе морской обороны капитан 2-го ранга И. Т. Блинков приказал мне возглавить отряд особого назначения и следовать на Ладогу.

На тральщике я был единственным офицером. Помогал мне во всех корабельных делах отличный моряк, боцман — главный старшина И. Г. Евдокимов. По штурманской части все старался сделать рулевой Харламов — очень инициативный, энергичный матрос. Он всегда рвался выполнить любое задание.

Помню, в июле 1941 года мы доставляли пополнение нашим армейским частям — 200 безоружных новобранцев во главе с лейтенантом. К месту их высадки на берег дошли благополучно. И высадили благополучно. А до своей части им добираться — еще двадцать километров пешком. Положение трудное. Передо мной стоит, переминаясь с ноги на ногу, Харламов.

— Разрешите, товарищ командир. Доставлю в полном порядке. Я и карту изучил.

Разрешил. Взял Григорий единственную нашу трехлинейку, подвесил подсумки с патронами, попрощался с нами и пошел. За ним уверенно зашагали молодые красноармейцы.

Вернулся Харламов поздно, было уже темно. Лицо — исцарапанное и грязное, но глаза светились такой радостью и

задором, что и без слов все можно понять. Но он доложил по форме:

— Товарищ командир, ваше приказание выполнено. Все наши пассажиры доставлены на место без происшествий.

А потом добавил:

— Происшествие маленькое, правда, было. Наткнулись на «кукушку». Ну, пришлось снять. Документы врага передал в армейский штаб, автомат подарил лейтенанту — ему он сейчас очень нужен.

Как ни мечтал тогда Григорий получить такой автомат, а все же подарил его лейтенанту!

…Однажды, выполняя задание в шхерах, мы обнаружили медсанбат, отрезанный от своей части и преследуемый врагом. Небольшая группа красноармейцев занимала оборону у берега, скрываясь за камнями и стенами маленького кирпичного завода. Рвались мины, слышались пулеметные и автоматные очереди.

Я принял решение взять окруженных на борт тральщика. Риск, конечно, большой. Но не оставлять же людей в беде!

— Разрешите? — услышал рядом с собой голос и, обернувшись, увидел Харламова.

Молча кивнул. Григорий тут же исчез и уже через минуту стоял на носовой оконечности корабля. Не успел тральщик подойти к пирсу, как он с тросом в руке был уже на берегу. Ловко закрепил швартов и помчался к красноармейцам.

Эвакуация медсанбата заняла немного времени. Больше всех раненых доставил на борт корабля Харламов.

Не успел корабль отойти от пирса, как противник открыл по нему огонь. Удачно маневрируя, мы вышли из бухты. А уже через несколько минут на пирсе появились вражеские солдаты.

Тральщик держал курс к родным берегам. На руле стоял Григорий Харламов.

…Зимой 1943 года, когда начался прорыв блокады Ленинграда, Харламов попросился на сухопутный фронт.

— Хочу повоевать вместе с братом-красноармейцем, — сказал он.

Ушли тогда с тральщика двое — рулевой Григорий Харламов и пулеметчик Меркурий Рыжков. Храбро сражались краснофлотцы на берегу. Оба были ранены. Рыжков так и не вернулся в строй. 6 апреля мы получили от него письмо из госпиталя. Матрос-герой сожалел, что не сможет больше участвовать в боевых походах, но жил он одними мыслями с нами и выражал уверенность в победе над врагом.

Главный старшина Г. И. Харламов.

Григорию Харламову повезло: как только зажили раны, он снова вернулся на флотилию. И снова в бой.

…В Тулоксинской десантной операции к нашему кораблю, на котором находились десантники, лихо пришвартовался тендер. На корме, держась за румпель, стоял Харламов — я его сразу узнал. Форменный воротник развевался на ветру, бушлат лежал рядом.

Закрепив швартов, Григорий поздоровался со мной и тут же стал приглашать десантников к себе на тендер. Голос его, веселый и жизнерадостный, подбадривал солдат.

Через несколько минут суденышко Харламова с десантниками на борту взяло курс к берегу. И как раз в это время в воздухе появились самолеты врага. Взрывы бомб, столбы воды, грохот наших зениток — все слилось в сплошном гуле боя. А тендер Григория Харламова, маневрируя, шел к месту высадки

десанта.

Прошло немного времени, и у борта нашего тральщика снова появился тендер. На его корме — знакомая фигура Харламова. Теперь он был в бушлате. Одна его рука беспомощно болталась, другой он уверенно управлял судном.

— Что случилось, Григорий, ты ранен? — спросил я.

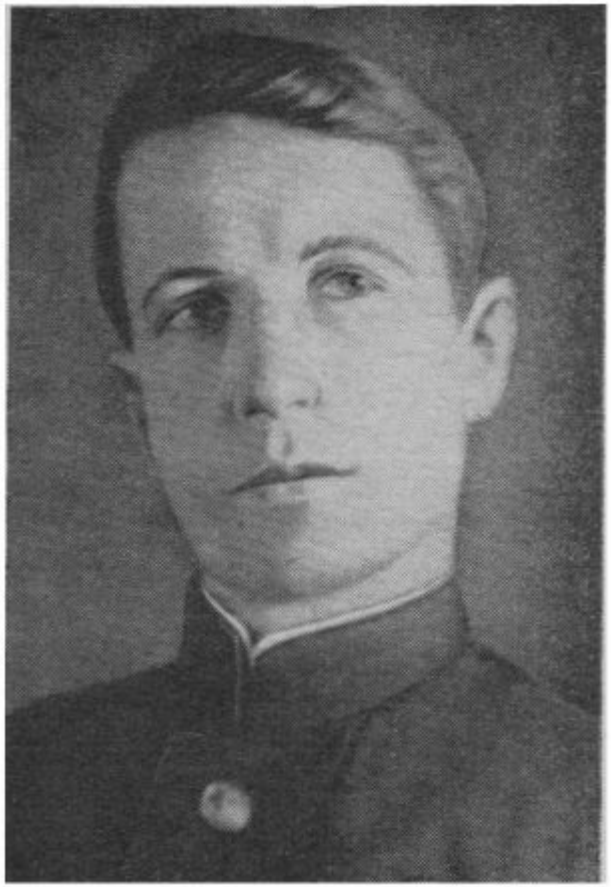
— Пустяк, царапина… Нужно продолжать высадку, — крикнул он.

Видел я, что тяжело Харламову, но он и вида не подавал. Зная его характер, я понимал: пока он может стоять на ногах и держать в руках румпель — не покинет своего боевого поста. Вспомнилась его любимая поговорка: «Я же военный, я же моряк».

Позднее я узнал, что только по окончании десантной операции Харламов явился на перевязку. Его немедленно отправили в госпиталь — рана была серьезной, много крови он потерял.

Через две недели Григорий уже выписался. И снова — в бой. За мужество, проявленное в бою при высадке десанта, Харламов был награжден орденом Красного Знамени.

Бои ведут «Морские охотники»



Капитан 1-го ранга Н. П. ЕПИХИН

Николай Петрович Епихин в марте 1941 года окончил Военно-морское училище. В годы Великой Отечественной войны участвовал в боевых действиях Ладожской военной флотилии, командуя сторожевым катером „морским охотником".

Случай в дозоре

Профессия военного моряка богата всяческими неожиданностями. Обычное дело выходы в море по боевым тревогам, артиллерийские стрельбы, боевые готовности, различные учения. Словом, забудь про спокойную жизнь…

А труднее всего в дозоре. На невидимой линии водного пространства, четко обозначенной лишь на оперативных картах, бессменно, дни и ночи несут свою службу «морские охотники». Даже во время штормов, когда в море не выпустят ни один

корабль, дозорный катер, как часовой, должен находиться на боевом посту. «Сменить его может, — говорил адмирал С. О. Макаров, — только одна смерть». Лишь когда шторм переходит в ураган, кораблю разрешают укрыться в ближайшей бухте. А как только стрелка барометра начнет подниматься и рев шторма ослабевать, катер вновь выходит на боевую вахту.

Вот такая была у нас служба…

…Опять мы в дозоре. Катер бросает с одного гребня волны на другой. Матросы ходят и сидят, как говорят на флоте, с «большим креном». Кок Павел Тимофеевич Тимофеев при встрече с товарищами виновато опускает глаза, как бы извиняясь за то, что экипаж на сухом пайке и не получает горячей пищи.

Особенно трудно мотористам. Во время качки всем тяжело, а им — вдвойне: запах бензина, как дурман, кружит голову. А вахту надо нести бдительно.

На мостике в комбинезонах и канадках стоит боевой состав верхней вахты: сигнальщик, рулевой и пулеметчик. Крепко держась за поручни и изредка протирая линзы бинокля, лучший сигнальщик дивизиона Николай Михайлович Годунов внимательно наблюдает за воздухом и водной поверхностью. Привычно раскачиваясь в такт катеру, стоит рулевой старшина 2-й статьи Иван Николаевич Сморчков. Он держит катер на заданном курсе, несмотря на то что волны препятствуют этому. В узкой радиорубке, плотно прижав наушники, несет вахту радист — старшина 2-й статьи Николай Иванович Корнев. Нужно обладать поистине высоким мастерством, чтобы из сотен «почерков» из точек и тире, заполняющих эфир, выбрать именно тот, который адресован ему, содержит приказ или условный сигнал командиру.

На линии дозора все члены экипажа бдительно несут боевую вахту. С севера в любую минуту может появиться враг — он совсем близко. Но прежде чем прорваться в наши воды, он будет иметь дело с дозорным кораблем, который обязан стоять насмерть, но не пропустить врага. А в эфир в тот же час полетит условный сигнал-оповещение. Приняв его, на кораблях сыграют боевую тревогу. Личный состав займет места на боевых постах. Летчики сядут в кабины самолетов и, врезаясь в лазурное небо, возьмут курс к линии нашего дозора. На береговых батареях стволы орудий развернутся в сторону моря…

Катер лег в дрейф, словно остановился перевести дыхание. Покачивается с борта на борт. А когда волны унесут его от линии дозора, он вновь займет свое место. Как часовой, который не может удаляться от охраняемого объекта и должен держать все время этот объект в поле зрения.

В томительном ожидании проходят минуты, часы… День сменяется ночью, ночь — днем…

Вечером на катере задраивают иллюминаторы и крышки верхних люков. Задергивают шторы. Корабль сливается с ночной темнотой. В кубрике тепло и светло, а наверху не видно ни зги и дует холодный, порывистый ветер. Он бьет в лицо, неприветливо встречает каждого, кто выходит из узких матросских кубриков и моторных отсеков. Высокие волны в своей бессильной злобе бьют о борт катера и мириадами брызг взметаются высоко вверх.

Тихо.

Но вот радист просит меня зайти в радиорубку. Читаю только что принятую радиограмму: «Вражеские самолеты бомбят буксир «Морской лев», есть раненые». Приказано срочно доставить их в базу.

Обстановка ясна. Боевая тревога! Прозвенел машинный телеграф. Полный вперед! Катер вздрогнул и рванулся в предутренний туман.

Прошло несколько десятков минут, и сигнальщик Годунов доложил:

— Правый борт, курсовой тридцать, дым.

Все, кто стоял на мостике, машинально повернули головы вправо. В ту же секунду командую:

— Право руля. Лечь на курс двести шестьдесят!

— Есть лечь на курс двести шестьдесят! — громко отрепетовал рулевой старшина 2-й статьи Сморчков.

Катер резко накренился и, описав дугу, лег на заданный курс.

Прямо по курсу заметно росли силуэты буксира и барж. Вот уже на борту буксира отчетливо вырисовывается надпись «Морской лев». На одной из барж загорелся легковоспламеняющийся груз. С риском для жизни экипаж и пассажиры баржи — эвакуируемые ленинградцы — ликвидировали пожар. Раненые во время бомбежки лежали на брезенте, расстеленном на палубе «Морского льва». На траверзе корабля я резко сбавил ход, передал команду:

— На буксире — застопорить ход!

— Невозможно, — ответил капитан.

Выяснилось, что во время бомбежки буксир получил повреждение в носовой части, у ватерлинии, и если уменьшить ход, «Морской лев» увеличит осадку и не сможет буксировать баржи.

Оценив обстановку, я принял решение швартоваться на ходу. На мотористов можно положиться — не подведут. Краснофлотцы понимают меня с полуслова. Несколько человек стали по правому борту с кранцами. Катер плавно подвалил к левому борту

«Морского льва» и, сравняв свою скорость со скоростью буксира, заглушил моторы.

Маневр выполнен. Краснофлотцы быстро прыгают через леера на скользкую палубу буксира, бережно переносят раненых на «морской охотник», подбадривают слабеющих духом.

Люди, находившиеся на буксире и баржах, почувствовали, что они не одиноки среди неспокойных водных просторов Ладоги. В минуту опасности и тяжелых испытаний к ним на помощь пришел дозорный катер…

Отданы концы. Запели свою монотонную песню моторы. Катер взял курс в базу.

Прошло еще немного времени, и «морской охотник» ошвартовался у левого берега Волхова. Там уже стояли санитарные машины, вызванные нами по радио, и люди в белых халатах.

Высадив раненых, катер полным ходом направился на свой боевой пост — в дозор.

Захват «языка»

Командованию флотилии были необходимы данные о силах противника в одном из районов Ладожского озера. Решили захватить «языка», то есть взять в плен вражеского матроса или офицера, а если удастся, то и нескольких. Эту ответственную задачу поручили командирам катеров МО-213 и МО-206 старшим лейтенантам И. И. Воронину и И. П. Волошенко, а также МО-215 — под моим командованием.

Старший лейтенант И.П. Волошенко.

После совещания в штабе охраны водного района, на котором всесторонне обсуждались различные варианты выполнения намеченной задачи, остановились на таком.

В северной части Ладоги, вблизи города и порта Кексгольм, находится небольшой остров Верккосари, где проходили жизненно важные морские артерии врага. Именно туда и были обращены наши взоры. План действий поисковой группы, предложенный нами, командование утвердило.

Экипажи «морских охотников» со всей тщательностью готовились к походу. И вот получено разрешение на выход.

Прощай, родной берег! До скорой встречи!

Катера, разрезая холодные воды Ладоги, взяли курс к вражеским берегам. Это было 25 августа 1942 года.

Ритмично работают моторы. Ночь темная. Напрягая зрение, всматриваются вдаль сигнальщики. Скоро и остров противника.

Боевая тревога! И через секунду опустели кубрики — моряки на своих постах. Катер ощетинился стволами пушек и пулеметов, направленных в сторону врага. Средний ход… Показался остров, выступавший громадной глыбой в зловещей тишине августовской ночи. Тихо. Малый ход… Близок берег… Замерла команда, готовая к бою…

— Стоп моторы! Спустить тузик!

Уключины обмотали ветошью — чтобы избежать скрипа.

— Кто пойдет в разведку? — спрашиваю у краснофлотцев.

Добровольцев больше чем достаточно. Нужен был один человек. Выбор пал на бесстрашного комендора матроса Григория Петровича Горбачева, комсомольца, бывшего слесаря.

В шлюпку-тузик спущен автомат, за поясом у Горба- чева гранаты, пистолет и нож, за фланелевкой — сигнальный фонарь «ратьер».

Приказываю Горбачеву:

— Обследовать остров. В случае боя — отходить к берегу и следовать на катер. Если враг не будет обнаружен, дать сигнал: красный, белый, зеленый.

Шлюпка бесшумно скрылась в темноте. Прошло томительных сорок минут. Над островом, как и прежде, тишина. Наконец с берега еле заметным узким сектором мелькнули долгожданные сигналы: красный, белый, зеленый. Катера двинулись к берегу, постоянно измеряя глубину лотом. Глубины позволяют подойти к острову вплотную. Вот заглушил моторы первый, затем второй и третий… Швартовы завели за стволы деревьев.

Мы — у вражеского острова. Краснофлотцы осторожно рубят и ломают ветки, набрасывают их на рубки, борта, орудия, на палубы и мачты катеров. Прошло еще полчаса, и «морские охотники», укрытые «зеленым ковром», слились с окружающей панорамой острова…

Медленно вставал рассвет. В это утро озеро, на редкость тихое, словно старалось помочь нам выполнить боевое задание.

На палубах катеров стоят дозорные, укрытые сверху зелеными ветками и маскировочными сетками. Вглядываюсь в лица подчиненных. Они спокойны и сосредоточенны, как всегда.

Один из наблюдателей поднимается на триангуляционную вышку и медленно обводит взором окружающие нас шхеры. Врага не видно.

11 часов 10 минут. Показалась черная точка. Приближаясь к острову, она быстро росла. Катер противника!

Матрос спустился с 16-метровой вышки и крикнул:

— Тревога!

Все наши люди замерли на своих постах.

Противник все ближе и ближе. Ясно вижу катер, похожий на нашу «каэмку». На корме развевается военно-морской флаг противника. Нервы напряжены до предела. Вот уже неприятельский катер совсем близко… Пора! Мигом сбрасываем маскировочные сети и зеленые ветки. Отдаем швартовы.

Взревев моторами, «морские охотники» отрываются от берега. Катер Воронина заходил слева, катер Волошенко — справа. Мы идем прямо. Матросы противника приветливо машут нам руками — приняли за своих.

Когда противник опознал наши корабли и попытался удрать в шхеры, было уже поздно. С МО-213 гулко громыхнул крупнокалиберный пулемет. Это боцман главный старшина Емельянов прошил удирающий катер меткой очередью. Враг убедился в бесполезности сопротивления и застопорил машины. Неприятельские матросы подняли руки.

Мы подошли к сдавшемуся катеру. Старшина 2-й статьи Петр Лизунков и матрос Дмитрий Шербина перебрались на его борт. Комсомолец Лизунков сорвал вражеский флаг (он был передан потом в Центральный военно-морской музей). Пленных поместили в кубрик нашего «охотника».

Мы захватили также ценные документы, карты различных районов Ладожского озера, корреспонденцию и оружие.

Вечером «морские охотники» вошли в родную базу — Новую Ладогу. Кроме пленных матросов, мы доставили и их посыльный катер.

Пленные рассказали, что они шли в базу Сортанлахти за своим командующим. Выяснилось, что противник ведет активную подготовку к высадке десанта и нападению на наши коммуникации. Вскоре показания пленных полностью подтвердились.

Командующий Ладожской флотилией В. С. Чероков объявил всему личному составу «морских охотников» благодарность, а особо отличившиеся получили правительственные награды.

Особое задание

Короткий отдых — и опять дозорная служба. Иногда по приказу командования прерываем несение дозора и то с одним, то с другим катером следуем в глубокий тыл врага на выполнение особых заданий. Подобных походов было более двух десятков, восемь из них с противодействием противника.

…Кончился август. Воздух становился холоднее, небо все чаще и чаще затягивалось свинцовыми тучами.

Готовим катер к выполнению нового задания.

31 августа 1942 года. МО-213 под командованием старшего лейтенанта Воронина, МО-201 старшего лейтенанта Колесника и наш МО-215 вышли из базы. Разрезая острыми форштевнями воды Ладоги, «морские охотники» устремились в северную часть озера. Вскоре скрылись берега. Каждый из командиров знал, что мы можем надеяться только на свои экипажи да взаимную выручку в тяжелую минуту боя, — слишком далеко уходили от родной базы.

Курс вновь проложен к вражескому острову Верккосари. Вскоре подходим к нему, производим разведку. Все спокойно. В абсолютной темноте швартуемся друг к другу. На катера привычно ложится маскировочная сеть. Снова томительные часы ожидания.

Утром со стороны шхер показался торпедный катер типа МАС — итальянской постройки. Такие катера летом 1942 года из далекой Италии по железной дороге, а потом на судах были доставлены на Ладогу в помощь финской флотилии. Сначала они находились в северном порту Лахденпохья, затем перебазировались на западный берег — в бухту Сортанлахти. Отсюда неприятельские катера выходили в дозор на фланг Карельского фронта, высаживали разведчиков на наше побережье.

Торпедный катер одновременно был замечен и наблюдателем на вышке, и нами. Мы придирчиво осмотрели горизонт, опасаясь окружения «нашего» острова. Но шел лишь один катер.

Долой маскировку! С ходу рванулись вперед МО-201 и МО-215. Старший лейтенант Колесник взял левее, я — правее. Берем врага в клещи. МО-213 остался у гранитных скал: ему нужно было снять с вышки своего наблюдателя.

Торпедный катер — в наших прицелах. Пути отхода ему отрезаны.

— Огонь! — приказываю я.

Ударила носовая пушка. Длинной очередью затарахтел правый пулемет.

Носовым орудием нашего катера командовал старшина 1-й статьи Н. А. Антонов. Этот старый кадровый моряк плавал еще на линкорах «Воля» и «Андрей Первозванный». В годы гражданской войны он сражался против Юденича в отрядах морской пехоты, затем участвовал в подавлении мятежа на Красной Горке.

Четко и слаженно работал орудийный расчет Антонова. Особенно высокое мастерство показали наводчик А. А. Степанов и установщик прицела М. Т. Челядко. Снаряды, посылаемые

носовым орудием, настигли врага. От прямого попадания «итальянец» взорвался и пошел ко дну.

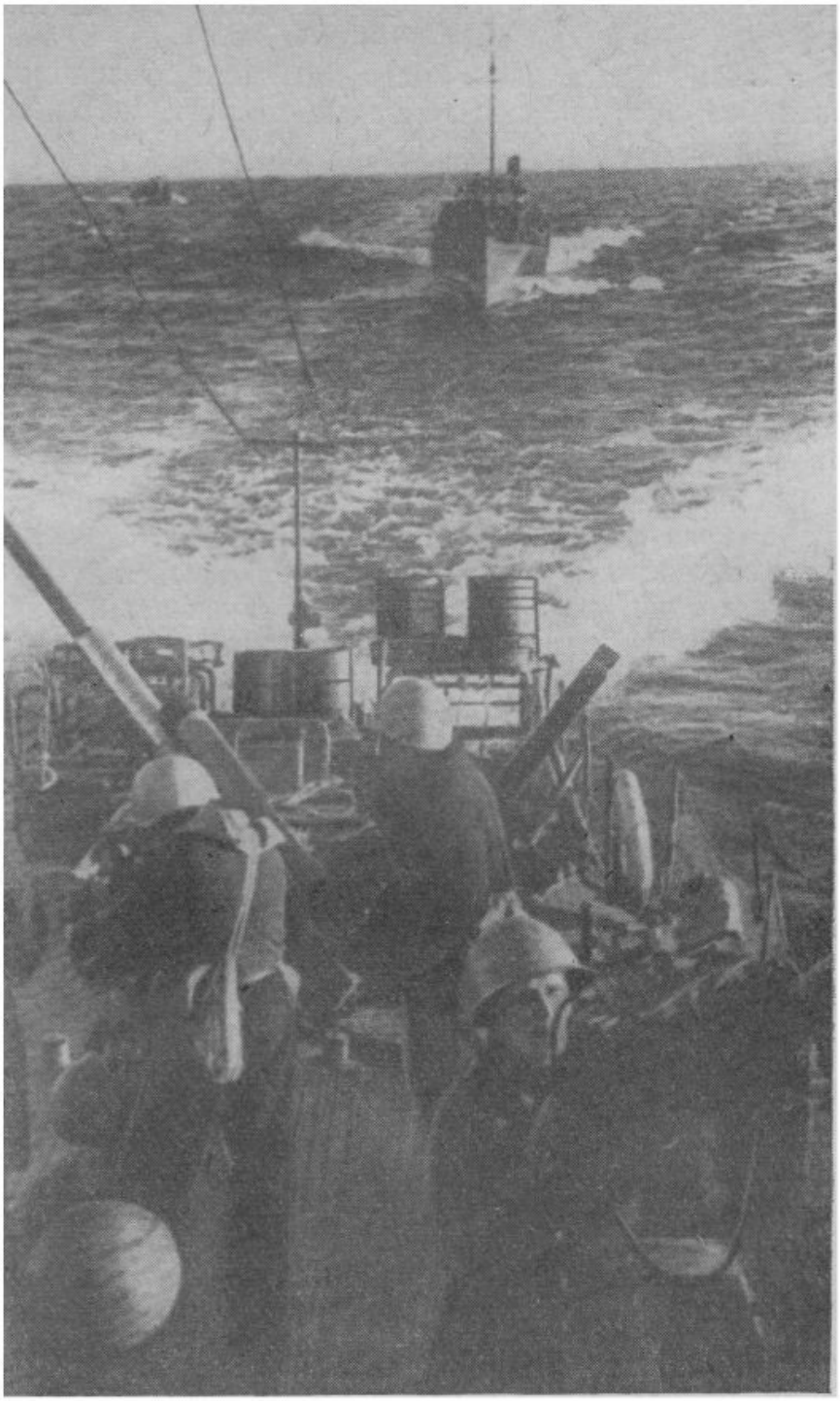
И вдруг над «морскими охотниками» повисли белые шапки разрывов шрапнели — стреляла береговая батарея противника.

Увлеченные боем, сигнальщики ослабили наблюдение за воздухом. Рев самолетов над нашими головами мы услышали, к сожалению, с опозданием. Пулеметные очереди истребителей с фашистской свастикой скосили половину расчета нашего носового орудия. Упали на палубу, обливаясь кровью, матросы коммунист Челядко и комсомолец Степанов. У пушки остались только ее командир и подносчик снарядов матрос Азарьев.

Но ни атаки самолетов, ни артобстрел береговых батарей не могли заставить ладожцев отступить.

Новый заход истребителей. Вражескими пулями пробита палуба, густой черный дым повалил из носового кубрика — загорелись сложенные там матросские бушлаты. Первым заметил пожар комсомолец Степанов, получивший ранение. Оставляя за собой следы крови, он все же доложил об опасности распространения огня помощнику командира катера лейтенанту М. Д. Барину. Благодаря своевременно принятым мерам пожар был ликвидирован.

На МО-213 тоже возник пожар в кубрике, где был боезапас. Аварийная обстановка могла привести к гибели корабля. Экипаж сумел погасить огонь и тем самым предотвратить взрыв.



Сторожевые катера («морские охотники») в боевом походе.

На МО-201 был ранен в ногу наводчик Молодцов. Превозмогая боль, он до конца схватки с врагом не отошел от своего орудия.

Бой разгорелся. «Морские охотники» продолжали маневрировать, отстреливаясь из всех видов оружия. В разгар боя один из «мессершмиттов», шедший на высоте 300 метров, поймал в прицел старшина 1-й статьи Поляков с МО-201. Пулеметная очередь прошила фюзеляж самолета. Стервятник тут же врезался в воду.

В этом бою командиры «морских охотников» не выпускали друг друга из поля зрения и в нужную минуту приходили на выручку товарищам. Увидев, что катер П. С. Колесника попал в вилку и вот-вот будет накрыт огнем батареи противника, я, выбрав удачный момент, поставил дымовую завесу и дал возможность 201-му выйти из-под обстрела.

Во время одной из вражеских воздушных атак на МО-201 был смертельно ранен помощник командира катера лейтенант С. А. Перепелов — лучший штурман 1-го дивизиона «морских охотников» флотилии. Он, как и подобает коммунисту, до последнего дыхания сражался с врагом, управляя огнем своего корабля.

Командир МО-201 П. С. Колесник после боя тепло и сердечно рассказывал о своем боевом друге.

В 1942 году их катер участвовал более чем в 25 боевых походах, пройдя около 7000 миль. Это были главным образом разведывательные рейды. Семнадцать раз катер находился под интенсивным обстрелом врага, три раза его атаковала вражеская авиация. И всегда штурман лейтенант Перепелов умел провести корабль к самому берегу противника в сложнейших навигационных условиях.

Золотыми буквами впишем мы имя Сергея Андреевича Перепелова в список тех, кто отдал свои молодые жизни за свободу и независимость нашей Родины.

Пример бесстрашия и отваги в этом бою показали командир 1-го дивизиона «морских охотников» флотилии капитан-лейтенант П. А. Куриат, его заместитель по политической части И. П. Волохов, командиры катеров П. С. Колесник, И. И. Воронин, старшина 1-й статьи Антонов, матросы Степанов, Молодцов, Шевчук и многие другие.

Большая группа участников боя приказом командующего Краснознаменным Балтийским флотом была награждена орденами и медалями.

В листовке политотдела флотилии, выпущенной после успешного рейда наших катеров во вражеский тыл, говорилось,

что в жестоком бою катерники потопили итальянский торпедный катер и огнем своих пулеметов сбили «мессершмитт-109».

«Моряки-ладожцы! — призывала листовка. — Родина, Ленинград требуют от вас новых подвигов. Еще сильнее и злее бейте фашистских гадов. Учитесь мужеству и бесстрашию у катерников Колесника, Епихина и Воронина!»

В Центральном военно-морском музее в Ленинграде хранятся некоторые боевые реликвии с «морских охотников», участвовавших в этом бою, в том числе военно-морской флаг МО-215 и гильза от 45-миллиметрового снаряда, которым мы потопили итальянский катер.

О мужестве

Адмирал флота Советского Союза И. С. ИСАКОВ

Иван Степанович Исаков в период Великой Отечественной войны был заместителем Наркома и Главнокомандующего ВМФ.

Осенью 1941 года как член Военного совета Ленинградского фронта адмирал Исаков организовывал первые перевозки по водной трассе „Дороги-жизни" через Ладожское озеро.

Герой Советского Союза И. С. Исаков — автор многих научных трудов, был членом-корреспондентом Академии наук СССР. Умер в 1967 году.

Все знают о так называемой «Дороге жизни», которая спасала стойких защитников Ленинграда от голодной смерти и помогала эвакуировать в тыл раненых, слабых, а также людей и оборудование, нужные для развертывания оборонной промышленности на Урале. Но эта дорога через Ладожское озеро, героизм творцов которой еще не воспет достойно, действовала не только тогда, когда устанавливался прочный лед. И, к сожалению, мало кто знает, что все остальное время года — сквозь осенние штормы и льды 1941 года, через весенние штормы и льды 1942 и 1943 годов — «Дорогой жизни» служила та же трасса, но не ледовая, а водная. Мешков с мукой, медикаментов и снарядов было перевезено на баржах, буксирах, пароходах и на канонерских лодках больше, чем мог перевезти автотранспорт по льду.

Защищали эту коммуникацию корабли Ладожской флотилии, которые очень часто из боевых кораблей превращались по совместительству в грузовые транспорты или плавучие госпитали, и тогда из-за тесноты очень трудно было работать у зенитных пушек и пулеметов.

Для объективности необходимо упомянуть о прикрытии этих кораблей истребителями авиации Ленинградского фронта и Балтийского флота. Без самоотверженной защиты «ястребков» многие из боевых кораблей и транспортных судов лежали бы на грунте и не смогли бы выполнять задач, из которых главной было поддержание коммуникации осажденного Ленинграда с Большой землей на трассах Осиновец — Новая Ладога, Осиновец — Кобона.

Для перерыва этой коммуникации против нее действовали не только финские и германские боевые катера, канонерки и самолеты, но даже переброшенные из Средиземного моря итальянские торпедные катера.

Есть различные формы мужества.

Слава нашим командирам, показавшим искусство управления лидерами и эсминцами, которые маневрировали так, что волны всплескивались на борт при крутых разворотах.

«Пошли бомбы!» — должен был крикнуть сигнальщик, следящий за моментом, когда маленькие капли-точки отделялись

от отваливающего в сторону германского пикирующего самолета. И вот тогда весь смысл и величие единоличного командования, отвечающего своей жизнью и честью за жизнь и честь сотен советских людей и за целость корабля, больше того, за флаг Советского Союза, вкладывались в секунды принятых решений. Тогда миноносец осаживал ход и начинал отваливать в сторону, а немецкие бомбы с невыносимым воем и визгом чудовищными шлепками били по воде вплотную у борта или под кормой и дробным стуком осколков хлестали по мостикам, трубам и надстройкам. Кто забудет тот характерный, особый звук осколочных пробоин, который не могли заглушить даже свои зенитки или автоматические установки?

Через минуту — отворот от врага, атакующего с другого румба, и в промежутке голос из-под полубака: «Носилки!» или «Малый пожар на юте!»

Так было часто, утомительно часто на Северном флоте, на Балтийском, но возможно, что рекорд успешных отражений атак самолетов принадлежит эсминцам Черноморского флота, поддерживавшим сообщение блокированного Севастополя с Кавказом.

Есть мужество — и мужество.

Представьте себе Ладожское озеро, те же Ю-88 и Ю-87, с теми же скоростями, бомбами, навыками и обманными эволюциями, иногда группами не меньшей численности, чем в море, атакующими с разных румбов, не большие и могучие боевые корабли, а старые озерные шаланды, после установки пушек переименованные в канонерские лодки 2-го ранга, или речные буксиры «ижорцы», или тендеры, переименованные после установки на них одной или двух 45-миллиметровых пушек и трального оборудования — в минные тральщики.

На некоторых те же пятьдесят или сто товарищей (если нет на борту эвакуируемых), те же команды: «полный вперед» или «назад», «лево на борт» или «право на борт».

Но только на Ладожском озере почти при том же водоизмещении и размерах кораблей сила машин была в сорок раз слабее, чем на миноносцах: время перевода кулис с переднего хода на задний в пять раз длительней, чем реверс турбин, и при почти одинаковом диаметре циркуляции поворотливость была значительно более медлительной из-за трудности перекладки руля. Люди принадлежали двадцатому веку, а техника — девятнадцатому.

На озере так же предостерегающе кричали сигнальщики: «Пошли бомбы!», так же здесь перекладывали штурвал и звонили машинным телеграфом, но только в пять, десять раз медленнее. И

вот почему здесь чаще требовали носилки, чаще тушили пожары и чаще заделывали пробоины.

Казалось, что фашисты издеваются как хотят над кораблями флотилии. Казалось… Но только не мужественным морякам Ладоги, храбрым командирам, их сподвижникам и командам, которые совместно выработали свои особые приемы маневрирования и огня, чтобы путать расчеты «юнкерсов» и «хейнкелей».

Казалось… Но только не фашистским летчикам, которые удивлялись и не могли понять, почему они сами несут потери, *почти* накрывают бомбами эти «лапти», но утопить их не могут!

Чтобы хладнокровно выдерживать атаки неприятельских самолетов на тихоходных и медлительных кораблях и сохранять ясную голову для расчетов и управления, надо было иметь какие-то особые нервы и необычное мужество. Но этого мало. Надо было, чтобы моряки-ладожцы были спаяны коммунистами в единый, беззаветно преданный партии и Родине коллектив, знающий, что он защищает город Ленина.

Через все преграды

Их дела — это подвиг

Д.В. ПАВЛОВ

Дмитрий Васильевич Павлов с начала блокады Ленинграда и до конца января 1942 года был уполномоченным Государственного Комитета Обороны по продовольственному снабжению войск Ленинградского фронта и населения Ленинграда. По роду работы он непосредственно учитывал все суда, прибывавшие с продовольственными грузами в Осиновец, и потому хорошо знал истинное положение дел на Ладоге.

Ныне Д. В. Павлов — министр торговли РСФСР.

Ладожская флотилия сыграла исключительно важную роль в перевозках продовольствия, боеприпасов и других важнейших грузов для осажденных в самый критический период 1941 года.

Несмотря на крайне неблагоприятные метеорологические условия осенью 1941 года и активные действия вражеской авиации, канонерские лодки, суда, баржи, буксиры доставляли боеприпасы, продовольствие, медикаменты, бензин. То были небольшие количества, но все же они поддерживали жизнь, укрепляли дух осажденных (есть связь с Большой землей). А в то время это было не менее важным, чем сам хлеб.

По долгу службы мне приходилось вести учет всех продовольственных грузов, поступавших в Ленинград, и знаю, как велико было для осажденных значение прибытия каждого судна в порт Осиновец, особенно когда запасы пришли к концу и нормы хлебного пайка были доведены (с 20 ноября) до предельного минимума — суточный расход муки составлял 510 тонн. Но и эти количества доставить с Большой земли было невероятно трудно. На Ладоге становился лед, суда ходить не могли. И все же моряки каким-то чудом пробивались через лед и наряду с боеприпасами доставляли продовольствие.

И те, кто знал в те дни истинное положение с продовольствием, до глубины души были взволнованы, когда узнали, что 23 ноября в порт Осиновец прибыли суда «Совет», «Учеба», «Практика», «Вилсанди», доставившие 195 тонн муки. Никто этого не ждал. Тогда по льду только что пошли первые автомашины, и в этот же день они доставили 33 тонны продовольствия, а на следующий день только 19 тонн, что объяснялось хрупкостью льда, который на большом протяжении трассы был неровный, местами совсем тонкий. И вот моряки флотилии по своей инициативе, рискуя жизнью, пробрались через льды, доставили 195 тонн муки. 26 ноября они завезли еще 96 тонн муки, а 27 и 29 ноября — 503 тонны.

Если учесть, что в то время вся суточная норма расхода муки (для военных и гражданских потребителей) составляла 510 тонн, то читатель легко себе представит, какое это имело огромное

значение для осажденных. Каждый выигранный день — это удар по врагу.

Ладожская военная флотилия, во главе которой стоял мужественный патриот Родины, капитан 1-го ранга В. С. Чероков, зорко охраняла «Дорогу жизни» от врага, а немецко-фашистские захватчики делали все, что в их силах, чтобы парализовать движение на Ладоге. Но все происки врага были тщетны. Постоянно находясь в боевой готовности, моряки считали своим кровным долгом найти в себе силы и время и доставить возможное количество продовольствия, боеприпасов, горючего осажденным.

Силами работников речного флота и Ладожской военной флотилии осенью 1941 года доставлено водным путем 25 тысяч тонн продовольственных грузов, кроме боеприпасов, горючего, медикаментов. По тем нормам снабжения это обеспечивало 20 дней жизни ленинградцев, а в условиях осажденной крепости это много значит.

Матросы и офицеры, работники речного флота потом и кровью, а многие и ценою своей жизни отстаивали каждую тонну хлеба во имя спасения жизни осажденных.

Их дела осенью 1941 года — это подвиг.

Честь им и слава!

Какой ценой начиналась «Дорога жизни»

Инженер-напитан 3-го ранга в отставке З. Г. РУСАКОВ

Зиновий Григорьевич Русаков в начале Великой Отечественной войны плавал на Ладоге командиром пятой боевой части корабля. Затем был дивизионным механиком катерных тральщиков и флагманским механиком отряда транспортов Ладожской военной флотилии.

Незабываемый сорок первый год. С первых дней войны я служил в должности командира пятой боевой части спасательного корабля «Сталинец», который участвовал тогда почти во всех видах боевой деятельности Ладожской военной флотилии. Это был корабль, обладавший всеми качествами мощного буксирного парохода с неограниченным районом морского плавания.

Особенно запомнились мне дни, когда рождался водный путь, связавший блокированный Ленинград с Большой землей, путь, впоследствии названный «Дорогой жизни».

На первых порах Ладожская флотилия еще не могла надежно защитить суда от налетов вражеской авиации. Многие суда не имели тогда достаточного вооружения. Постоянного патрулирования нашей истребительной авиации над трассой и портами не было.

Редкое мужество проявляли моряки и речники, совершая первые рейсы на этом пути.

Подвиг моряков тральщика ТЩ-122

Едва наш спасательный корабль «Сталинец» после неудавшейся из-за шторма попытки эвакуировать гарнизон с острова Коневиц прибыл на рейд у мыса Осиновец, как поступило приказание — немедленно сняться с якоря. Командир получил задание идти вдоль южного побережья Ладожского озера к месту гибели тральщика ТЩ-122, выяснить обстановку, возможность подъема и восстановления корабля, снятия с него вооружения и ценного оборудования.

Еще вчера бушевавшее озеро стихло, но тишина эта была зловещей… Мы помнили, что притаившийся враг, готовый коршуном налететь на наш, в то время почти невооруженный корабль, где-то рядом. Однако бодрость духа и веру в нашу способность оказать сопротивление врагу моряки не теряли. Нашу уверенность поддерживал лихо укрепленный на грибке поворотного вентиляторного раструба в носовой части судна станковый пулемет «максим», полученный в дар от армейцев. Колеса «максима» изобличали его безусловную принадлежность к оружию сухопутного образца. Но вращающийся вентиляторный раструб, выполнявший роль своеобразной турели, да грозно устремленный в небо ствол свидетельствовали о том, что наш «максим» принял «морское подданство» и приобрел способность вести круговой обстрел по зенитным целям.

Подойдя к району банки Северная Головешка, мы стали держаться ближе к берегу. А чей он, этот берег, — неизвестно. Ведь всего несколько дней тому назад враг занял Шлиссельбург и подошел вплотную к Ладожскому озеру.

Пока корабль шел вдоль берега, наблюдатели напряженно осматривали прибрежную полосу, стараясь обнаружить место гибели тральщика. Вот оно! «Справа по курсу вижу затонувшее судно!» — докладывает впередсмотрящий.

Примерно в 3–4 милях от берега были видны торчащая из воды ходовая рубка, палуба надстройки, труба и обломки мачты.

Наш старпом Иван Ильич Демидов, бравый моряк из

речников, много лет плававший на Ладоге, сразу же опознал тральщик ТЩ-122 (в прошлом буксирный пароход «Сом»).

Осторожно подрабатывая машинами, мы подошли вплотную к затонувшему тральщику. Сразу же под воду спустился водолаз Грачев, а его напарник, старый водолаз Михайлов, стал зорко следить за тем, чтобы в случае появления вражеских самолетов быстро поднять Грачева. Ведь от разрыва авиабомбы в воде, даже на значительном удалении от места погружения водолаза, он может быть убит силой гидравлического удара.

Вскоре водолаз отвернул гайки крепления на тумбе 45-миллиметрового орудия тральщика, и оно лебедкой было поднято к нам на борт. Теперь мы сможем вооружиться. Фундамент для пушки был давно подготовлен.

Справившись с пушкой, водолаз спустился в каюту командира тральщика, достал оттуда ценные вещи и документы, из которых я узнал, что командиром ТЩ-122 был Федор Леонтьевич Ходов, мой товарищ по службе в морском торговом флоте.

Старший лейтенант Ф. Л. Ходов.

Федя Ходов! Какова его судьба? Жив ли он? Ведь по всем признакам здесь накануне разыгралась трагедия и многие моряки отдали свои жизни за то, чтобы действовала «Дорога жизни».

Федя Ходов! Мужественный моряк! Мне вспомнился случай, который произошел с ним в 1936 году, когда он участвовал в сквозном рейсе по Северному морскому пути из Владивостока в Мурманск.

Во время стоянки судов на рейде в устье реки Колымы, у бухты Амбарчик, штормом оторвало моторную шлюпку, находившуюся под кормой парохода «Ванцетти». Для поимки ее была спущена рабочая шлюпка, в которую сели пять моряков, в том числе Ходов. Ветром и течением шлюпку унесло в океан. Из-за пурги и тумана экипаж не смог оказать помощи терпящим

бедствие. Без теплой одежды, без воды и пищи горстка моряков оказалась во власти стихии. На шестые сутки шлюпку выбросило на отмель и двух оставшихся в живых моряков, в их числе и Ходова, подобрали чудом оказавшиеся в этом месте охотники. Ходов выжил и вновь стал плавать на судах морского торгового флота.

С первых дней войны он стал военным моряком и вступил в командование тральщиком ТЩ-122.

И вот судьба снова вызвала на поверку все его качества: моряка, воина, коммуниста, человека. Подробности разыгравшейся 17 сентября трагедии я узнал по возвращении в базу от самого Ходова и от других моряков тральщика. О многом поведали мне и безмолвные свидетели происшедшего — останки погибшего корабля, многое рассказали наши водолазы, обследовавшие корабль и дно озера вблизи корабля. Вечером 16 сентября 1941 года ТЩ-122 под командой старшего лейтенанта Ф. Л. Ходова вышел с острова Валаам, где пополнял запасы топлива, чтобы принять участие в эвакуации гарнизона с острова Коневиц. Внезапно возникший шторм начал быстро усиливаться. Для осенней Ладоги это явление было обычным. Не зря монахи Валаамского монастыря в путеводителе по острову приводили слова некоего валаамского инока:

Когда же осенью здесь буря
Пробудит озеро от сна,
Тогда, чело свое нахмуря,
Бывает Ладога страшна.

Вскоре шторм достиг огромной силы.

Как и следовало ожидать, в районе острова Коневиц Ходов не застал кораблей и барж, сосредоточенных накануне для участия в операции. Они из-за шторма вынуждены были возвратиться в базы. Тогда Ходов принял решение направиться на юг, в сторону нашего берега, чтобы затем взять курс на Новую Ладогу.

Тральщик бросало из стороны в сторону, как щепку. Сила ветра достигала 10 баллов. А ведь это суденышко вовсе не было приспособлено для плавания в Ладожском озере, а тем более в штормовых условиях. ТЩ-122 (постройки 1902 года) как плоскодонный речной буксир раньше использовался Северо-Западным речным пароходством только на тихом плесе реки Свири, а в озеро ему выходить не разрешалось. Две паровые машины по 200 лошадиных сил каждая обеспечивали ему скорость 7–8 узлов. Без груза буксир имел осадку 2,2 метра.

17 сентября, в первой половине дня, с ТЩ-122 увидели,

лежащую в дрейфе канонерскую лодку «Бурея». Приблизившись к ней на расстояние голосовой связи, Ходов попросил разрешения стать на бакштов, чтобы отстояться за кормой канонерки, пока не стихнет шторм, так как свой якорь мог не удержать.

В ответ через мегафон командир канонерской лодки капитан 2-го ранга Н. Ю. Озаровский сообщил, что нужно идти спасать людей с разбитой баржи, и указал координаты. Ходов и его военком Дмитрий Гребенкин, не раздумывая, решили полным ходом идти к месту катастрофы. Правило советских моряков: «сам погибай, а товарища выручай». Хотя все понимали, что для такого корабля, как ТЩ-122, эта операция была явно рискованной.

В 16 часов перед глазами моряков тральщика предстала потрясающая по своей трагичности картина. В волнах разбушевавшейся стихии на обломках разбитой деревянной баржи плавали оставшиеся еще в живых обессиленные, окоченевшие от холода люди — красноармейцы переправлявшейся через озеро воинской части. Застигнутая внезапным штормом ветхая баржа, по-видимому, не выдержала бешеного напора волн суровой Ладоги, переломилась и обрекла на гибель всех, кто в ней находился.

Виртуозно маневрируя своей утлой посудиной, Ходов делал все, чтобы спасти как можно больше людей. Моряки тральщика, обвязывая себя концами, бросались в холодную воду и поднимали на борт обессилевших, потерявших сознание и неспособных двигаться бойцов. Особенно бесстрашно действовали сигнальщик Сергей Колесниченко и машинист Иван Каретников.

Около 200 человек подобрали из воды. Тральщик был явно перегружен. Марка предельно допустимой осадки давно скрылась под водой. С такой перегрузкой, да еще в шторм, до базы не дойти. К тому же из машинно-котельного отделения поступило донесение: в корпусе обнаружена течь. Судно медленно начало тонуть. Тогда Ходов, еще раз убедившись в том, что подбирать из воды больше некого, повернул тральщик в сторону берега (до него оставалось 3–4 мили) и малым ходом, непрерывно промеряя лотом глубину, двинулся вперед, чтобы стать на якорь там, где малая глубина не позволит судну затонуть. Расчет был на то, что удастся спасти людей и корабль, который с подходом помощи, освободившись от чрезмерного груза, сможет всплыть и целехоньким вернуться в строй.

Но судьба была безжалостна к морякам ТЩ-122 и к спасенным ими людям. Внезапно в тишине прозвучал тревожный возглас сигнальщика Сергея Колесниченко: «Воздух! Ю-88!»

Доклады Сережи Колесниченко, любимца команды, всегда

отличались точностью. Он узнавал о приближении вражеских самолетов, казалось, каким-то шестым чувством — значительно раньше, чем их можно было увидеть или услышать. И сейчас он не ошибся. Шесть «юнкерсов» со зловещим гудением приближались к обреченному тральщику. Стервятники предвкушали легкую поживу.

«Боевая тревога!» — командует Ходов. А что может выставить для боя тонущий крохотный кораблик, до отказа набитый людьми, лишенный возможности хоть как-нибудь маневрировать? Чем он может отразить нападение врага, неизмеримо превосходящего по силе? Разве что только мужеством, непревзойденной стойкостью и мужеством!

Комендор старшина 1-й статьи Николай Абакумов, кадровый военный, сверхсрочник, изготовил к бою единственное на корабле 45-миллиметровое орудие.

Матросы по установившейся в то время практике приготовились открыть огонь по самолетам из стрелкового оружия, которым в избытке запаслись при эвакуации окруженных частей Красной Армии с северного побережья Ладожского озера.

«Союз охотников» — так называл Ходов своих матросов, вооруженных кто во что горазд. Сознавая, что практически эта стрельба по воздушным целям малоэффективна, он считал, что морально она все же оказывает благотворное влияние на личный состав. Сам процесс стрельбы по самолетам, хотя бы из винтовок, освобождал людей от тягостного ощущения обреченности. Иначе трудно хладнокровно выдерживать вой пикировщиков и свист падающих бомб. Поэтому Ходов и Гребенкин поощряли деятельность «союза охотников», поддерживающую боевой дух команды.

Встреченные огнем корабельной сорокапятки и потоком трассирующих пуль, «юнкерсы» потеряли ориентировку и, безрезультатно сбросив бомбы, скрылись из виду.

Выйдя на относительно малые глубины, Ходов подал команду приготовить якорь к отдаче. В это время внезапно появилась новая тройка «юнкерсов» и с разных сторон спикировала на корабль. Две бомбы попали в тральщик, одна взорвалась в корме, другая — в районе машинно-котельного отделения.

Ходов не сразу даже осознал, что произошло. Сосредоточившись на управлении кораблем, он прежде всего обратил внимание на то, что заело машинный телеграф. Обращаясь к Гребенкину, Ходов сказал: «Дима, сбегай в машину, узнай, в чем дело!» Тут-то и обнаружилось, что кормы нет, что она уже под водой. Стало ясно, что судно идет ко дну.

А вражеские самолеты продолжали кружиться над тонущим

тральщиком и расстреливать его из пушек и пулеметов. На борту уже было много убитых и раненых, но Абакумов продолжал вести огонь из своего орудия. Все так же ему помогал второй наводчик минер Спиридонов. Убитого заряжающего краснофлотца Кудрявцева сменил машинист Шурыгин.

До колен Абакумова уже доходила вода, вместе с палубой, на которой стояло орудие, он погружался в воду. Раненный осколками в обе ноги, он не покидал боевого поста.

Старшина 1-й статьи В.И. Торшин.

С последним выстрелом орудие погрузилось в воду, и Абакумов со своим орудийным расчетом уже из воды выбрался на крышу надстройки. Оставшиеся в живых моряки и бойцы-пулеметчики стали взбираться наверх, на все выступающие из воды части корабля.

Сигнальщик Сергей Колесниченко пытался спустить, шлюпку, но силы оставили его, моряк упал за борт и погиб.

Волной смыло за борт машиниста Ивана Каретникова,

которому при взрыве бомбы осколками перебило ноги.

На глазах вахтенного машиниста В. И. Торшина бомба взорвалась у левой машины и вырвала кусок левого борта. В пробоину хлынула вода. Весь состав вахты погиб. Торшин, придя в себя после контузии, увидел, как вода затопляет котельное отделение и подбирается к топке. Зная, что это может привести к взрыву котла, Торшин из последних сил дотянулся до предохранительного клапана, открыл его и, вытравив пар в атмосферу, предотвратил катастрофу.

«Как далекое эхо, — рассказывал позднее Торшин, — я услышал команду: „Оставить машинное отделение!"»

Наверху, тесно прижавшись друг к другу, мокрые, коченеющие от холода, — в полузатопленной рубке, на мостике, на обломках мачты, на трубе — люди ожидали помощи.

Только спустя 13 часов помощь подошла. Наши самолеты обнаружили терпящих бедствие, и, когда озеро стало стихать, их сняли с погибшего тральщика и на баркасах доставили на канонерку, а затем в базу. Последним оставил свой корабль командир старший лейтенант Ф. Л. Ходов.

Вскоре после описанных событий на имя командования пришло письмо от жены геройски погибшего машиниста ТЩ-122 краснофлотца Ивана Каретникова, того самого Каретникова, который одним из первых, обвязав себя концом, бросился в студеные волны Ладоги для спасения погибающих бойцов-пулеметчиков, того Ивана Каретникова, которому осколком бомбы оторвало ноги и волной смыло за борт.

Жена Каретникова писала:

«Велика тяжесть моей утраты, огромна боль и бесполезны слезы… Вы написали мне, что Иван погиб геройской смертью… На коленях у меня сидит Юрка — сын. Ему пять лет, и он тоже хочет стать матросом. Его отец был сыном своего отечества, и таким, клянусь вам, я воспитаю Юрку…»

Так ценой беспримерного мужества моряков, не щадивших своей жизни, начинался водный путь через Ладожское озеро — путь, впоследствии названный «Дорогой жизни».

Гибель спасательного корабля «Водолаз»

Смерть витала над Ладогой. Вслед за тральщиком ТЩ-122 погиб невооруженный спасательный корабль «Водолаз».

Это произошло 4 октября 1941 года. Вместе с кораблем «Водолаз», входившим в аварийно-спасательный отряд специального назначения, наш «Сталинец» стоял на рейде у мыса

Осиновец. В 18 часов, когда уже темнело, был получен приказ — всему отряду срочно следовать в район острова Сухо, где терпела бедствие баржа, на которой переправлялись из Ленинграда на Большую землю 400 курсантов военных училищ.

Находившийся на борту «Сталинца» начальник ЭПРОНа контр-адмирал Ф. И. Крылов решил перейти на «Водолаз», где размещались офицеры его штаба. Одновременно он приказал командиру нашего корабля старшему лейтенанту Н. Д. Родионову немедленно сняться с якоря и следовать по заданному курсу к месту назначения.

— «Водолаз» к вам в пути присоединится! — сказал на прощанье адмирал, уже сходя в катер.

Адмирал, по-видимому, не хотел терять ни минуты драгоценного времени, нужно было срочно оказать помощь терпящей бедствие барже.

Мы легли на курс. Небо было затянуто кучевыми облаками, сквозь которые изредка проглядывала луна.

Безмолвно застыли матросы на боевых постах. Сигнальщики внимательно осматривали воду и воздух. Слегка покачивало. Прошел час, другой, а «Водолаз» все еще не появлялся. Ветер стал крепчать и задул с норд-оста. Его сила достигла 5–6 баллов. По расчетам, мы прошли уже миль 30 и находились на траверзе банки Северная Головешка. Пошел снег. Видимость ухудшилась. Полагая, что «Водолаз» где-то рядом, мы не особенно тревожились и продолжали следовать по назначению.

Баржу, терпящую бедствие, мы не обнаружили, несмотря на усиленные поиски. Только кое-где на поверхности плавали какие-то обломки. Судьба курсантов оставалась для нас неизвестной. Не было в указанном районе и «Водолаза».

Наш корабль возвратился на рейд Новой Ладоги. Уже сойдя на берег, на пути в штаб, мы неожиданно увидели группу моряков, идущих со стороны канала. Люди показались нам знакомыми. Впереди шагал паренек в матросской бескозырке. Это был четырнадцатилетний сын командира корабля «Водолаз» Юра.

На наши недоуменные вопросы: «Что вы здесь делаете? Откуда идете? Где ваш корабль? Как вы оказались в Новой Ладоге раньше нас?» — долго никто не хотел отвечать. Наконец заговорили все сразу, и мы узнали о печальной участи, постигшей корабль, о гибели большей части команды во главе с командиром корабля лейтенантом В. С. Зениным.

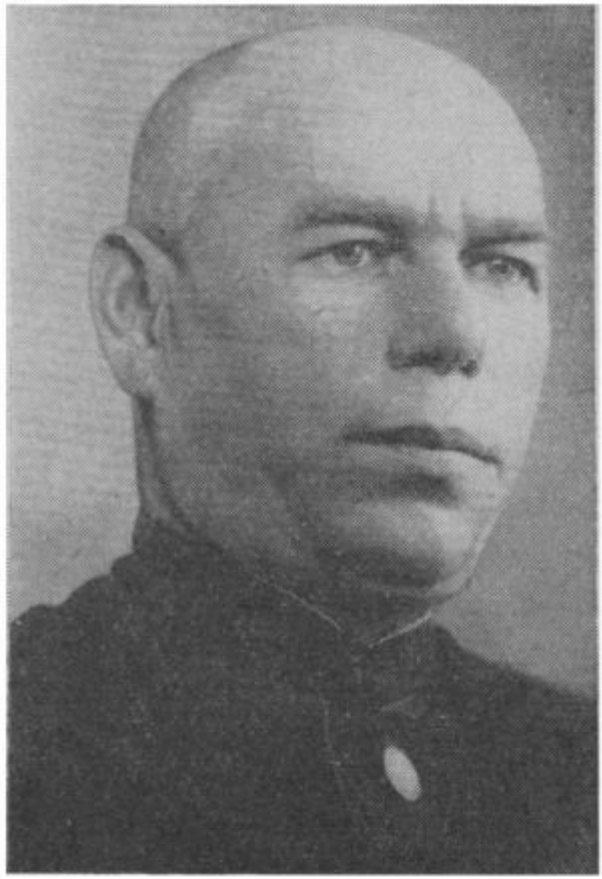
Вот что произошло.

Задержавшись по разным причинам, «Водолаз» снялся с якоря только спустя час-полтора после «Сталинца». До выхода с трудом удалось уговорить больного адмирала Крылова сойти на берег.

Все шло нормально. Зенин рассчитывал скоро нагнать «Сталинец». Свободные от вахты моряки отдыхали в каютах. Прилег на диване в кают-компании и старший флагман отряда начальник штаба ЭПРОНа капитан 2-го ранга Борисов — участник многих выдающихся операций по спасению и подъему затонувших кораблей. Это был мужественный, энергичный, богатырского сложения и на редкость доброй души человек.

Командир пятой боевой части механик Я. Ф. Шумилин поднялся на ботдек проверить затемнение машинных световых люков. Часы показывали 21 час. «Водолаз» находился примерно на траверзе Северной Стрелковой банки.

Неожиданно из-за облаков вынырнул вражеский «юнкерс» и спикировал на корабль. Од на из сброшенных бомб, пробив спасательную шлюпку правого борта, взорвалась в котельном отделении, две другие — в кормовой части. Судно стремительно накренилось на правый борт и стало тонуть. Пар из котла со зловещим свистом вырвался в атмосферу. Шумилина взрывной волной подбросило вверх и опрокинуло на палубу. Большинство людей, находившихся в помещениях, не могли из них выбраться. Капитана 2-го ранга Борисова при попытке выйти придавило массивной металлической дверью.



Лейтенант В. С. Зенин.

Видя, что корабль спасти не удастся, командир приказал всем оставить его. Мужественно и хладнокровно он руководил спуском единственной уцелевшей шлюпки и посадкой в нее личного состава.

На палубе в бессознательном состоянии лежал тяжело раненный старший механик Шумилин. Зенин попросил: «Ребята, спасите механика, у него много детей, он им очень нужен». Как только в шлюпку погрузилось предельно допустимое количество людей, командир приказал отвалить от борта и стал раздавать оставшимся спасательные пояса. В самый последний момент Зении успел столкнуть в воду, в сторону шлюпки, находившегося с ним на борту четырнадцатилетнего сына Юрку, которого, спасая от голода, незадолго до этого взял к себе на корабль. Юрку из воды втащили в шлюпку матросы…

Сам же Василий Сергеевич Зенин не покинул гибнущий корабль и разделил его судьбу. До последнего момента

командира видели на ботдеке. Он стоял, облокотившись о шлюпбалку. Рядом с Зениным был военком корабля, любимец команды политрук Родин.

Убедившись, что потопление невооруженного корабля остается безнаказанным, «юнкерс» развернулся и стал обстреливать из пулеметов шлюпку и тех, кто еще плавал близ нее.

Из 70 человек команды спаслись немногие. С трудом шлюпка подошла к берегу у самой линии фронта, в районе Бугровского маяка.

Командира корабля лейтенанта В. С. Зенина и многих его боевых друзей смерть настигла на «Дороге жизни» в первые дни ее становления.

Волны Ладоги, плотно сомкнувшиеся над погибшими в эту суровую осеннюю ночь 1941 года, бессильны смыть светлую память о них.

Рассказ о корабле-ветеране

Один из лучших кораблей флотилии, хорошо вооруженный и быстроходный сторожевой корабль «Конструктор» был ветераном нашего Военно-Морского Флота. Под названием «Сибирский стрелок» он как минный крейсер, построенный на верфях Гельсингфорса (Хельсинки), вступил в строй кораблей Балтийского флота в 1906 году. Уже в период первой мировой войны «Сибирский стрелок» прославился многими выдающимися боевыми подвигами.

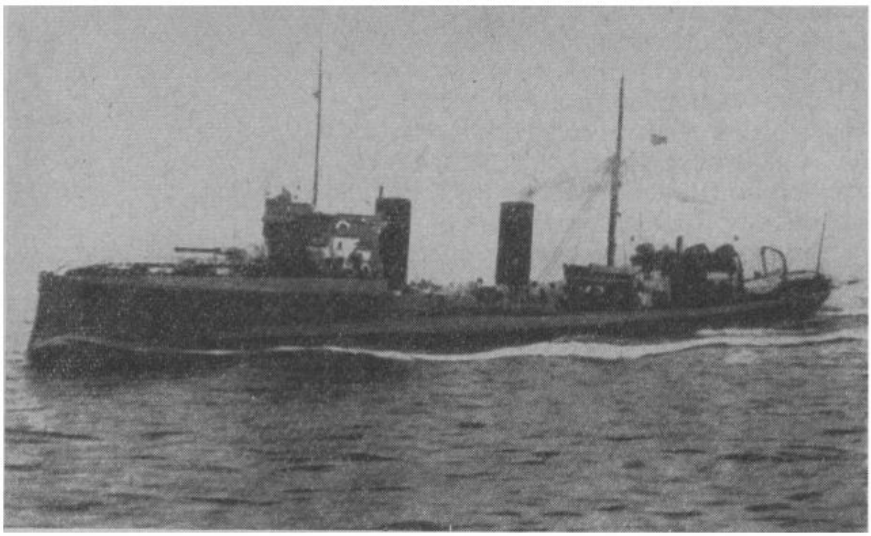
В 1925 году «Сибирский стрелок» стал экспериментальным кораблем по испытанию новых образцов минно-торпедного оружия. С него сняли пушки и переименовали в «Конструктор».

После того как началась Великая Отечественная война, на «Конструктор» вновь было установлено артиллерийское вооружение, и в августе 1941 года он превратился в сторожевой корабль Ладожской военной флотилии. Его две паровые машины общей мощностью 8300 лошадиных сил позволяли развивать скорость до 23 узлов, а три 100-миллиметровых орудия, зенитные пушки и пулеметы — выполнять любые задачи, свойственные этому классу боевых кораблей.

Единственным недостатком «Конструктора» было угольное отопление котлов, вследствие чего густое облако черного дыма предательски демаскировало его, особенно на ходу.

Уже в первые месяцы плавания в составе Ладожской флотилии на боевом счету «Конструктора» было много отлично

выполненных заданий, в том числе: успешное проведение больших артиллерийских стрельб по береговым позициям противника, проводка караванов судов с продовольствием для Ленинграда, многократная буксировка барж с грузами по «Дороге жизни», перевозка около 4000 эвакуируемых ленинградцев и воинов Ленфронта и т. д.



Сторожевой корабль «Конструктор».

Враг не оставлял «Конструктор» в покое. Осенью 1941 года корабль много раз подвергался бомбежкам с воздуха.

7 октября 1941 года, ровно в полдень, «Конструктор» на рейде Новой Ладоги принимал топливо с баржи. Одновременно и «Сталинец», на котором я служил, занимался тем же — погрузкой угля, но с другого борта баржи. Внезапно, как коршун, из-за облаков вынырнул фашистский «юнкерс» и с высоты 800 метров сбросил четыре осколочно-термитные бомбы, разорвавшиеся недалеко от нас с левого борта.

К нашему счастью, на «Сталинце» обошлось без жертв. На подходившем в этот момент к левому борту тральщике ТЩ-127 и на «Конструкторе» многих ранило и убило, в том числе погибли оба командира кораблей — мой товарищ по службе в торговом флоте, капитан дальнего плавания Б. В. Елизаров и старый моряк, опытный артиллерист капитан 2-го ранга Г. А. Зеланд.

И вот судьбе было угодно снова сделать нас невольными свидетелями трагического случая, происшедшего с «Конструктором».

4 ноября 1941 года «Конструктор» стоял на рейде у Осиновецкого маяка, а наш «Сталинец» доставлял к нему с берега

пассажиров — эвакуируемых из Ленинграда рабочих и инженерно-технических работников с их семьями.

День был тревожный. Налеты вражеской авиации следовали один за другим. «Конструктор» только накануне вернулся с боевого задания. Он обстреливал укрепленные позиции фашистов у деревни Марьино, вблизи Шлиссельбурга. Видимо, артиллеристы корабля всыпали гитлеровцам по первое число, и теперь оккупанты стремились свести счеты с «Конструктором», за которым они уже давно охотились, называя его «черным крейсером».

Примерно к 19 часам мы закончили доставку пассажиров на борт «Конструктора». Уже стемнело, и сквозь разрывы облаков светила луна. Тихо было на корабле и вокруг, но тишина эта почему-то казалась зловещей.

Я стоял на палубе и смотрел, как «Конструктор», густо дымя, снялся с якоря и двинулся в сторону Новой Ладоги — в кильватер за сторожевым кораблем «Пурга».

Не успели сторожевики раствориться в темноте, как внезапно с «Пурги» застрекотал пулемет, и в зенит устремилась пунктирная строчка трассирующих пуль.

По-видимому, налет. Глухо прозвучал взрыв, и я увидел, как носовая часть «Конструктора» погружается в воду. Казалось, что это мираж. Но нет… что-то действительно случилось неладное.

Не ожидая приказания с берега, командир «Сталинца» принял решение идти на помощь. И вот перед нами страшная картина.

С большим дифферентом на нос, с полностью погруженной в воду оторванной носовой частью, стоит искалеченный «Конструктор».

Мы осторожно подошли к его левому борту. Пока командиры кораблей договаривались о возможностях и о способах буксировки поврежденного корабля, я перешел на «Конструктор». Механиком здесь служил ветеран корабля, участник штурма Зимнего дворца, мой боевой товарищ старший инженер-лейтенант П. А. Можейко. Показав повреждения, Петр Александрович сообщил мне о том, что произошло.

Спустя 15 минут после съемки с якоря «Конструктор» был неожиданно атакован одиночным «юнкерсом». Сброшенные две бомбы легли за кормой (внезапное появление вражеских бомбардировщиков объяснялось, по-видимому, тем, что для таких налетов они использовали аэродромы «подскока», расположенные где-то очень близко).

Инженер-капитан-лейтенант П. А. Можейко.

Через 10 минут после первого налета из-за облаков незаметно вынырнул другой «юнкерс» и сбросил две бомбы. На этот раз они попали в носовую часть «Конструктора». От взрыва корабль сильно содрогнулся, погас свет и в то же время неистово завыла сирена (трос привода к ней по каким-то причинам при взрыве натянулся). Сразу трудно было понять, что произошло. Но кто был наверху, тот видел, как в одно мгновенье отвалилась вся носовая часть корабля с кубриками и помещениями, в которых находились люди: женщины, дети и моряки, свободные от вахты… В том месте, где разорвались бомбы, металлическая обшивка наружных бортов отвалилась, палубы получили изгиб, и вся носовая часть со спрессовавшимися тремя палубами, повисла в воде. «Конструктор», как подводная лодка, с дифферентом на нос погружался в воду. Вода стала быстро заполнять не пострадавшую от взрыва часть верхней палубы. Дифферент на нос угрожающе увеличивался. Казалось, что судно проваливается. Кто

не вздрогнет от мысли, что корабль тонет?

Пассажиры в ужасе стали тесниться на палубе. Некоторые, готовясь броситься за борт, снимали с ног обувь, а оказавшиеся в результате взрыва в воде пытались снова взобраться на корабль.

С носовой частью затонуло помещение первого котельного отделения. В нем нашли себе могилу моряки всего состава вахты.

В смежном помещении второго котельного отделения от сотрясения при взрыве разрушилась кирпичная кладка водотрубного котла. При этом получил ушибы и ожоги один из вахтенных котельных машинистов. Из разорванных труб котла повалил пар. Переборка, отделяющая второе котельное отделение от затопленного смежного первого котельного отделения, еле выдерживала напор воды. Через швы, через заклепки, через угольные ямы вода быстро затопляла помещение.

В этом критическом положении экипаж стойко и упорно боролся за спасение корабля. Немедленно были приведены в действие аварийные механизмы, включено освещение. Старшина 2-й статьи Терехов в кромешном аду запустил насосы в полузатопленном помещении второго котельного отделения. Аварийная партия стала заделывать пробоины, укреплять переборки с помощью упоров. Через 30–40 минут удалось прекратить дальнейшее поступление воды в отсеки. Но положение корабля продолжало оставаться угрожающим.

Мичман З. А. Новиков.

К борту «Конструктора» подошла канонерская лодка «Нора» и сняла с него оставшихся в живых пассажиров. Прибывший на канлодке командир дивизиона капитан 3-го ранга Балакирев решил снять с пострадавшего корабля и команду, оставив на борту для продолжения борьбы за живучесть 15 человек, в том числе командира корабля капитана 3-го ранга Купидонова, военкома корабля политрука Антохина и механика старшего инженер-лейтенанта Можейко. Каждая секунда могла оказаться роковой для всего экипажа, и поэтому комдив ограничил до минимума число людей, которые подвергались смертельной опасности.

Корабль удалось спасти благодаря мужеству и умелым действиям моряков. Героями этого подвига были: инженер-лейтенант П. А. Можейко, мичман З. А. Новиков, мичман Г. И. Струков, боцман Хохлов, старшины и матросы Иванов, Терехов, Волков, Мельченко, Марушин, Посмечаев, Тараканов, Мохов, Шахрай, Круглов, Лисов.

…С большим дифферентом на нос, кормой вперед, с торчащими из воды оголенными лопастями гребного винта «Конструктор», буксируемый спасательным кораблем «Сталинец» и буксирным пароходом «Орел», входил в пустынную бухту Морье, подрабатывая своими машинами.

В памяти у моряков еще не успело остыть только что пережитое.

За несколько минут до взрыва Петр Александрович Можейко, направляясь из носовой части судна в машинное отделение, по пути увидел девочку 8–9 лет, которую тошнило. Он увел ее от родителей к машинному отделению и усадил на люк. Это спасло девочку. Отец и мать ее погибли. Девочка, еще долго плача, спрашивала: «А папа с мамой вернутся?» Но они не вернутся! Из 250 пассажиров в живых осталось только 80 человек.

…В бухте Морье, невдалеке от берега Ладожского озера, за металлической оградой возвышается небольшой холмик. Над ним установлен скромный обелиск. Здесь в братской могиле, за которой бережно ухаживают красные следопыты Вагановской школы, похоронены 32 моряка со сторожевого корабля «Конструктор». Они пали в борьбе с фашистскими захватчиками, отстаивая свободу и независимость нашей Родины. Они отдали свои жизни за то, чтобы пробить сквозь блокаду «Дорогу жизни», спасшую многие тысячи ленинградцев.

Вечная им слава!

Прошло немного времени, и все стало по-иному.

На кораблях и вспомогательных судах флотилии теперь появилось соответствующее вооружение. Так, например, на «Сталинце» вместо одинокого старого пулемета «максим» были теперь установлены три пушки и шесть зенитных пулеметов. Для обеспечения безопасности переходов по озеру стали формироваться конвои со специально назначенными кораблями охранения. Больше стало истребителей воздушного прикрытия «Дороги жизни», получила распространение система постоянного патрулирования в воздухе истребительной авиации. Значительно усилились зенитные батареи береговой обороны.

Враг уже не мог действовать так безнаказанно, как это было вначале.

Прежним осталось только мужество и героизм моряков-ладожцев. Не щадя своей жизни, обеспечивали они бесперебойное действие «Дороги жизни».

В навигацию 1942 года тральщик ТЩ-175, в командование которым после гибели ТЩ-122 вступил Ф. Л. Ходов, совершил 278 рейсов с грузами для Ленинграда, прошел более 6 тысяч миль,

перевез 12 тысяч человек, эвакуируемых из Ленинграда, выполнял важные задания по буксировке паромов с паровозами и железнодорожными составами, которые переправлялись на Большую землю.

За это время на тральщик было сброшено 150 бомб и им было отбито 40 атак вражеских самолетов.

Указом Президиума Верховного Совета Союза ССР за образцовое выполнение заданий правительства старший лейтенант Ф. Л. Ходов был награжден орденом Ленина.

Вместе с Ходовым на этом тральщике плавали его боевые соратники по ТЩ-122 — старшина 1-й статьи комендор Николай Абакумов, награжденный орденом Красного Знамени, краснофлотец машинист Владимир Торшин, награжденный орденом Красной Звезды, и другие.

А что стало с «Конструктором»?

По предложению и под руководством механика корабля старшего инженер-лейтенанта П. А. Можейко на берегу была изготовлена новая носовая часть и присоединена к корпусу на плаву, вне дока, с помощью болтов. Этот оригинальный способ восстановления корабля был применен на пустынном берегу бухты Морье, расположенном на блокированной врагом территории!

После всесторонних испытаний корабль перешел своим ходом в Новую Ладогу, где был поставлен в плавучий док. В доке носовую часть дополнительно приварили к корпусу электросваркой.

Осенью 1942 года возрожденный сторожевой корабль «Конструктор» уже снова принимал участие во всех боевых действиях флотилии.

Боевое содружество

Л. Г. РАЗИН

Леонид Георгиевич Разин в годы Великой Отечественной войны был главным диспетчером Северо-Западного речного пароходства. В суровые дни блокады Ленинграда он осуществлял оперативное диспетчерское руководство перевозками по водной трассе "Дороги жизни".

Первые дни войны

В апреле 1941 года меня назначили главным диспетчером Северо-Западного речного пароходства.

Диспетчерская служба у нас не относится к числу спокойных. Поэтому я воспринял это назначение как большое доверие и начал готовиться к предстоящей навигации.

В июне началась Великая Отечественная война. Она поставила перед коллективом речников новые и очень сложные

задачи. С первых же дней войны Северо-Западное пароходство стало фронтовым. Вся его работа проходила в тесной связи с войсками Ленинградского, Волховского, Карельского фронтов и моряками Краснознаменного Балтийского флота.

В течение первых трех суток войны мы передали часть наших судов в состав Краснознаменного Балтийского флота. Лучшие озерные буксиры и пассажирские пароходы были переоборудованы в тральщики, санитарные и вспомогательные суда, а их личный состав призван в ряды действующего военного флота. Оставшиеся у пароходства суда с конца июня 1941 года начали перевозки эвакуируемого из Ленинграда населения, призывников, оборудования ленинградских заводов. 260 речных барж было отправлено в районы рек Шексны, Волги и Камы.

В период этих перевозок наши судоводители и эксплуатационники показали такие скорости продвижения речного флота по Неве, приладожским каналам и Свири, которые в мирных условиях казались немыслимыми. Баржи с эвакуируемыми проходили за буксирами от Ленинграда до Вознесенья (на Онежском озере) за 2,5–3 суток вместо обычных сроков — 10–12 суток.

В июле по плану военного командования проводилась операция по перевозке 40 тысяч призывников из Ленинграда и области в районы Череповца, Вологды и Рыбинска. Для этой цели в короткий срок было оборудовано 57 деревянных барж. В конце июля речники получили задание перевезти из Ленинграда в Горький недостроенные военные корабли. Все 33 корабля (3 из них следовали в железных доках, а 1 — в деревянной барже) были доставлены командами буксирных пароходов в срок и без повреждений.

К 10 августа вражеские войска в нескольких пунктах вышли на северо-западное побережье Ладожского озера. Наши части, действовавшие в этом районе, были прижаты к берегу и оказались в тяжелом положении. Их эвакуацию через озеро поручили Ладожской военной флотилии. В операции приняли участие грузопассажирские суда «Совет», «Кремль», «Щорс», «Республика». Хотя эти суда и были переданы и состав флотилии, на них еще продолжали плавать гражданские команды. В эвакуации участвовали также находившиеся в пароходстве буксиры «Морской лев», «Орел», «Буй», «Никулясы», 19 лихтеров и барж.

В эти дни речники получили первое боевое крещение. Корабли флотилии в ходе всей эвакуации вели ожесточенные бои с противником. Моряки проявили мужество и героизм, обеспечивая работу транспортного флота. Благодаря их умелым действиям наши потери были незначительными, а сама операция

прошла успешно.

Когда озерный флот занимался эвакуацией войск, пароходство направило на север Ладоги речные буксиры (хотя это строго запрещалось правилами) и продолжало перевозки. Было вывезено около 50 тысяч человек населения и 10 тысяч тонн ценных грузов.

Работу речников пароходства в первые два месяца войны высоко оценили Военные советы Ленинградского фронта и Краснознаменного Балтийского флота.

Осень, год 1941-й

К концу августа обстановка под Ленинградом осложнилась. Противник вышел на левый берег Невы в районе села Ивановского и Московской Дубровки. Движение по реке прервалось.

1 сентября я был направлен в Шлиссельбург. Здесь по решению Военного совета фронта намечалось организовать перевалку грузов для Ленинграда, перевозимых в речных баржах, на железную дорогу через станцию Шлиссельбург на правом берегу Невы. В обратном направлении предполагалось продолжать эвакуацию предприятий и населения из Ленинграда. Военный совет возложил руководство всеми водными перевозками на Ладожскую флотилию, подчинив ей Северо-Западное пароходство.

Шлиссельбург становился важным транспортным узлом.

А в городе все чаще и чаще слышалась артиллерийская канонада. Усиливались налеты вражеской авиации. Нетрудно понять, что настроение у нас было не очень хорошее. Да и дело иногда не ладилось.

3 сентября я получил указание подготовить пассажирское судно или катер для доставки из Шлиссельбурга на Волховстрой группы руководящих работников во главе с Алексеем Николаевичем Косыгиным. Он был уполномоченным Государственного Комитета Обороны и обеспечивал эвакуацию ленинградских заводов в глубь страны.

А. Н. Косыгин, которого я встретил на пассажирском речном вокзале, в шутливом тоне сказал:

— Ну, товарищ Разин, везу малый совнарком, отправляй быстрее. Все, что вывезли из Ленинграда, нужно скорее пустить в работу. Ведь война только начинается, а победить нам нужно обязательно.

Эта кратковременная встреча с видным деятелем партии и

государства, его настроение и уверенность в нашей победе придали мне и моим товарищам новые силы.

А обстановка в Шлиссельбурге все более осложнялась. Удержать город не удалось. 8 сентября после упорных боев наши войска отошли на правый берег Невы.

7 и 8 сентября Ладожская военная флотилия и суда пароходства с имуществом пристани и технического участка были эвакуированы в Новую Ладогу.

Захват фашистами Шлиссельбурга означал потерю связи Ленинграда со страной по ранее освоенным путям сообщения. Ленинград оказался блокированным.

И вот мы в Новой Ладоге, в древнем городе, стоящем в устье реки Волхова при впадении ее в Ладожское озеро.

В нашем распоряжении 5 озерных и 72 речных буксира, 29 озерных и около 100 речных деревянных барж грузоподъемностью 300–400 тонн каждая. Флот явно непригодный для работы в осенних штормовых условиях.

Грузы в те дни следовали в Ленинград по сложному железнодорожно-водному маршруту. По железной дороге — через Вологду, Череповец и Тихвин до станции Волхов. Отсюда вагоны подавались на пристань Гостинополье на реке Волхове. Здесь грузы переваливались на баржи. Речные буксиры проводили баржи по Волхову до Новой Ладоги, а далее 110 километров озерной, ничем не защищенной трассы до Осиновецкого маяка на западном берегу озера. Там продовольствие, боеприпасы, снаряжение, различные материалы снова перегружались в вагоны и по пригородной железной дороге доставлялись в Ленинград.

3 сентября Военный совет Ленфронта дал указание организовать доставку грузов в Ленинград именно по этому пути. Заместитель командующего Ладожской флотилией капитан 1-го ранга Н. Ю. Авраамов был назначен уполномоченным Военного совета по оборудованию причалов в Осиновце и организации разгрузки судов, начальник Северо-Западного пароходства И. И. Логачев — его заместителем. Работы по сооружению Осиновецкого порта поручались инженерному отделу КБФ.

В Осиновец выехала оперативная группа в составе работников пароходства А. Т. Овсянникова, Б. М. Сарибана, А. А. Маркова и других. Они должны были обеспечить приемку и перегрузку судов, отправляемых из Новой Ладоги.

Пустынный берег озера в районе Осиновца с огромными камнями-валунами, торчащими из воды, затруднял строительство каких-либо портовых сооружений. Однако воины строительных и саперных батальонов, команда землечерпательной машины

«Северо-Западный-7», которую возглавляли старый речник И. Н. Портнов и багермейстер И. Х. Гусев, и ряд других подразделений Ленинградского фронта и Балтийского флота при непрерывных налетах вражеской авиации вели героическую работу по сооружению порта.

Большую роль в организации строительства сыграл адмирал И. С. Исаков, выезжавший в Осиновец в качестве уполномоченного Военного совета Ленинградского фронта.

Для руководства водными перевозками от Гостинополья до Осиновца в Новую Ладогу была направлена группа эксплуатационников пароходства в составе диспетчеров К. Г. Веденькиной, Н. И. Минеева, Л. Н. Шиповой, А. В. Терешенкова и других. Возглавить центральную диспетчерскую службу поручалось мне.

Перевалочный пункт в Гостинополье был превращен в порт. Его руководителями назначили опытных работников пароходства С. К. Харламова и Е. М. Борисову.

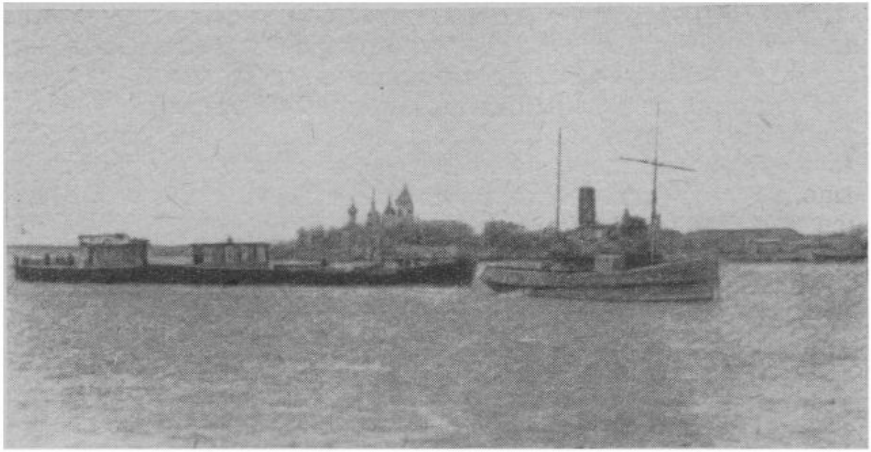
Уже 12 сентября из Новой Ладоги в Осиновец прибыли первые баржи с мукой. Начиная с этого дня суда шли по трассе регулярно.

Авиация врага пыталась сорвать перевозки. Чтобы избежать потерь, мы отправляли караваны из Новой Ладоги в 2–3 часа дня. В Осиновец они прибывали через 16–18 часов, т. е. под утро. Основную часть пути суда проходили в темное время суток. Наиболее ценные грузы брали боевые корабли флотилии.

Не благоприятствовала перевозкам и погода. Метеослужба работала еще ненадежно, и предупреждения о штормах запаздывали. Суда приходилось отправлять с риском. В сентябре мы несли большие потери от штормов. Около двух десятков барж разбилось в Осиновце о береговые камни.

С неимоверными трудностями в сентябре через озеро было доставлено в Осиновец около 20 тысяч тонн различных продовольственных грузов и вооружения.

Учитывая исключительную важность Ладожской трассы. Военный совет фронта и Ленинградский обком партии предприняли новые усилия, чтобы максимально увеличить перевозки. Ответственность за доставку грузов возлагалась на заместителя начальника тыла Ленинградского фронта генерал-майора А. М. Шилова. Это был энергичный человек, хороший организатор, умевший быстро решать сложные вопросы. Ему был подчинен ряд военных учреждений фронта и ленинградских организаций, в том числе работники Северо-Западного пароходства, осуществлявшие портовые работы.



Первый караван с грузами для Ленинграда выходит из Новой Ладоги. Сентябрь 1941 г.

Кроме А. М. Шилова отправлением грузов занимались генерал-майор Захаров и генерал-майор Шумилов.

Военная флотилия еще только обосновывалась в Новой Ладоге. Командующий контр-адмирал Б. В. Хорошхин уделял основное внимание боевым действиям и лично вопросом перевозок занимался мало. Поэтому получить квалифицированную помощь нам было практически не от кого. После того как во время шторма погибло несколько барж с ценными грузами и людьми, Военный совет фронта принял энергичные меры по наведению порядка в перевозках через озеро.

Командующим флотилией назначается капитан 1-го ранга В. С. Чероков. Он прибыл в середине октября. Мы встретились с обаятельным человеком и требовательным командиром. На многих из нас новый командующий произвел совершенно «ошеломляющее» впечатление. Дело в том, что мы за это время привыкли иметь дело хотя и с энергичными, но крайне «шумными» высшими командирами. Все они, как правило, отдавали приказания в очень нервной форме, нередко сопровождая их угрозами, руганью, предупреждениями и т. п., и это казалось нам вполне естественным: обстановка сложная, задачи перед нами стоят ответственные. Не скрою, многие из нас начали считать и для себя такое обращение старшего с подчиненными обычной нормой поведения.

И вдруг мы увидели спокойного и выдержанного, но отнюдь не либерального командира. Приказания он отдавал, не повышая голоса, иногда в форме совета, а иногда и в форме просьбы, но всегда так, что не выполнить порученное было просто невозможно. Я, например, встречался с Виктором Сергеевичем по

службе очень часто и не могу вспомнить случая, когда отданное им распоряжение осталось невыполненным или, во всяком случае, не было бы принято всех мер к его выполнению.

Приняв лично на себя руководство перевозками и работой портов Ладожского озера, В. С. Чероков навел такой порядок, который почти полностью исключал потери нашего флота. Перевозки начали осуществляться во все возрастающих объемах, а между речниками нашего пароходства и военными моряками постепенно установилась крепкая дружба.

В октябре 1941 года суда пароходства и корабли Ладожской флотилии перевозили в сутки (за исключением штормовых дней) уже более 3 тысяч тонн груза. Массовый героизм, проявленный в эти осенние месяцы речниками и моряками Ладоги, ярко свидетельствовал о высоком сознании ими своего долга перед страной и родным Ленинградом. Теперь только удивляешься мужеству капитанов, шкиперов барж и береговых работников, которые под непрерывным воздействием вражеской авиации сумели перевезти за первую блокадную навигацию свыше 60 тысяч тонн грузов и более 30 тысяч ленинградцев.

Вот несколько примеров мужества и героизма наших речников.

Поврежденную бомбой баржу № 4075 во время шторма оторвало от буксира. Трое суток дрейфовала она в бушевавшем озере, ее не раз бомбили самолеты врага. Гибель судна казалась неизбежной. Находившийся на барже шкипер И. В. Антошихин разбросал по палубе дрова и доски и залил их водой. Загруженная до полной осадки баржа создавала видимость потонувшей. Хитрость шкипера удалась. Фашистские летчики, решив, что судно затоплено, ушли. А к концу третьих суток баржу прибило к Осиновецкому берегу.

На всю Ладогу прославилась матрос Татьяна Шубина. Ее баржу сорвало ветром с якоря и понесло к вражескому берегу. Она села на мель в зоне досягаемости вражеской артиллерией. Сделав взамен потерянной шлюпки небольшой плот, Шубина, несмотря на контузию, добралась до Осиновца. Посланным оттуда буксиром баржа под покровом ночи была снята с мели и доставлена в порт.

Никогда не будет забыт ратный труд команд озерных буксиров «Морской лев», «Орел», «Никулясы» во главе с капитанами В. Е. Ишеевым, И. Д. Ерофеевым и И. А. Мишенькиным, которые сквозь все преграды доставили на западный берег озера большое количество барж с продовольствием.

Однажды за буксирным пароходом «Морской лев» были

отправлены из Новой Ладоги в Осиновец две баржи с войсками и вооружением. Внезапно начался шторм. В районе маяка Сухо баржи стали разламываться. Капитан запросил по радио помощь. В озеро вышли наши корабли. Но в этот же район вылетела и большая группа фашистских самолетов. В течение нескольких часов они бомбили терпящие аварию суда. Проходивший в районе катастрофы пароход «Орел» поспешил на помощь. Несколько человек из команды «Орла», обвязав себя тросами, среди бушующих волн спасали обессилевших людей. Остальные члены экипажа вытаскивали их на палубу. 200 человек были спасены и доставлены на пароходе в Новую Ладогу.

Сейчас трудно себе даже представить, как «Орел», погрузившийся в воду по самые иллюминаторы, дошел до Новой Ладоги и не затонул.

Большое количество воинов спасли пароход «Морской лев» и корабли флотилии. Своим огнем корабельная артиллерия сбила несколько самолетов противника.

В начале ноября, выполняя срочное задание Военного совета фронта, корабли флотилии и суда пароходства перевезли из Ленинграда в район Новой Ладоги личный состав двух стрелковых дивизий и бригады морской пехоты с орудиями, танками и другим вооружением. Как мы узнали позднее, эти части сыграли важную роль в освобождении Тихвина и отражении атаки фашистов на Волховстрой и тем самым сорвали немецкие планы полного окружения Ленинграда.

5 ноября из-за появившегося на реке Волхове льда перевозки в основном прекратились. Однако боевые корабли флотилии сквозь льды пробивались с грузом до конца ноября.

Неимоверно трудная навигация 1941 года закончилась.

С 22 ноября от Осиповца до Кобоны была проложена ледовая дорога протяженностью 30 километров. От моряков Ладожской военной флотилии и речников Северо-Западного пароходства почетную эстафету приняли автомобилисты. «Дорога жизни» продолжала служить ленинградцам.

Готовимся к новой навигации

Итак, флот определился на зимовку. Теперь перед речниками и моряками встали другие, не менее сложные задачи. Предстояло до новой навигации отремонтировать суда, достроить Осиновецкий порт, соорудить порт в Кобоне и организовать верфь для постройки нескольких десятков новых барж. Все эти задачи были определены специальным решением Ленинградского

обкома партии и Военного совета фронта «О подготовке к навигации 1942 года на Ладожском озере».

Объем ремонта на судах после осенней навигации был большой. Производственные мощности судоремонтных баз в районе Новой Ладоги и Свирицы оказались недостаточными. На западном берегу озера вообще не имелось никаких мастерских, а там зазимовало несколько буксиров и военных кораблей, требовавших значительного ремонта.

Организовать судоремонтный пункт на западном берегу и возглавить его поручили начальнику механико-судовой службы пароходства Б. М. Сарибану. Под мастерскую заняли один из лихтеров. В его корпусе и надстройке установили станки, привезенные из Ленинграда. Люди жили на судах, которые почти не отапливались. Ремонтники получали в день 250 граммов хлеба и 60 граммов крупы. Иногда удавалось добыть немного ржи со дна озера — из затонувших барж.

Как чувствовали себя судоремонтники и как они работали в то время, об этом дает представление такой факт. Капитан парохода «Батуми» И. Ф. Лупин достал где-то четыре килограмма гвоздей. Их нужно было доставить за семь километров из Осиновца в бухту Морье. Лупин надеялся, что дотащит свой груз один. Прошел немного, чувствует, что силы падают. Закопал часть гвоздей в снег, запомнил место. Прошел еще и снова выбился из сил. Оставил еще часть груза. Потом он несколько раз возвращался к замеченным местам и доставил на судно весь драгоценный по тому времени груз.

Хорошо знали о наших трудностях обком партии и Военный совет фронта. Они взяли подготовку к навигации под свой контроль и оказали необходимую, возможную в тех условиях помощь.

Обком направил в пароходство группу работников из своего аппарата. Секретарь обкома по транспорту А. Н. Шинкарев был назначен начальником Северо-Западного пароходства, заведующий отделом водного транспорта обкома А. М. Прорешный — его заместителем, начальником политотдела пароходства стал Н. В. Малютин.

Принятые меры по укреплению кадров и усилия речников вскоре дали результаты. Темпы ремонта возросли. К открытию навигации весь флот был отремонтирован и вступил в строй. В Новоладожских механических мастерских, которые тогда возглавлял А. М. Мутовкин, вместе с судами пароходства были досрочно отремонтированы и боевые корабли Ладожской военной флотилии.

Коллектив речников Новоладожских доковых мастерских,

руководимый способным и инициативным инженером В. А. Липинским, с начала навигации 1942 года восстановил из числа разбитых и затопленных судов 9 озерных и 13 речных барж общей грузоподъемностью около 15 тысяч тонн.

Успешно прошел и ремонт буксиров в заново оборудованных мастерских на южном берегу озера, вблизи деревни Леднево. Эти мастерские были зарыты глубоко в землю. В этом же месте создали подземный городок с жилым фондом, столовой и даже клубом. Здесь размещался коллектив Шлиссельбургской пристани, которому предстояло работать в будущем Кобоно-Кареджском порту. Начальником пристани был П. В. Войк.

Большую роль в успешном проведении ремонта флота сыграл главный инженер Северо-Западного пароходства А. Е. Полтавцев.

Но отремонтированных судов, особенно барж, все же не хватало для предстоящих перевозок. Вот почему у речников в начале года зародилась мысль организовать судостроительную верфь. Ленинградский обком партии поддержал нас. Комиссия во главе с уполномоченным Наркомречфлота М. П. Антоновым решила организовать верфь на территории эвакуированного Сясьского целлюлозно-бумажного комбината. К работам приступили сразу же. Большую помощь речникам оказали уполномоченный Государственного Комитета Обороны А. Н. Косыгин и член Военного совета фронта Н. В. Соловьев, посетившие место будущей верфи.

В Сясьстрой были направлены опытные судостроители — инженеры Н. А. Кузнецов, Б. И. Еропкин, С. И. Щукин, заместитель главного диспетчера по несамоходному флоту И. П. Семенов и квалифицированные плотники. Всеми работами руководил назначенный директором верфи работник пароходства С. И. Шелейкис.

Коллектив судостроителей, преодолевая огромные трудности, сумел к началу навигации выпустить первые баржи. В течение всей навигации парк несамоходных судов на озере пополнялся новыми баржами. Баржи сясьской постройки перевозили грузы еще довольно длительное время и в послевоенные годы.

В процессе навигации флот Ладоги пополнялся и металлическими баржами, которые строились Балтийским заводом и заводом имени А. А. Жданова. Секции и отдельные детали доставлялись в бухту Гольсмана (район Осиновца) по железной дороге и там собирались.

А. Н. Новоселов.

В феврале 1942 года Военный совет фронта принял решение организовать в навигацию перевозки на двух трассах: действовавшей осенью минувшего года Осиновец — Новая Ладога протяженностью 110 километров и новой — Осиновец — Кобона протяженностью 30 километров. Главной должна была стать наиболее короткая — от Осиновца до Кобоны. Для ее организации требовалось соорудить порт на южном берегу озера. Место выбрали между деревнями Кобона и Леднево, на песчаной косе, выступающей от берега в озеро до маяка Кареджи. Порт получил название Кобоно-Кареджского. Работы поручили военным строителям. Расширение Осиновецкого порта вели строители Краснознаменного Балтийского флота и инженерные части Ленинградского фронта.

К открытию навигации порты были в основном готовы. Правда, строительство Кобоно-Кареджского порта продолжалось еще и в весенне-летний период, но он начал принимать суда с

первых дней навигации.

В успешной подготовке к навигации 1942 года большую роль сыграло неослабное внимание к ней Ленинградского обкома партии, Военного совета фронта и лично товарищей А. А. Жданова, А. А. Кузнецова, Н. В. Соловьева, П. С. Попкова.

К открытию навигации окончательно определилась и организационная структура перевозок. 9 апреля 1942 года Государственный Комитет Обороны принял решение возложить всю эту работу на Ладожскую военную флотилию. Военный совет Ленфронта подчинил флотилии в оперативном отношении флот, порты, пристани и судоремонтные базы Северо-Западного речного пароходства. Для непосредственного руководства движением судов на озере была создана специальная оперативная группа, которую возглавили помощник командующего флотилией по перевозкам капитан 1-го ранга А. И. Эйст и заместитель начальника пароходства А. Н. Новоселов. В состав группы входила наша центральная диспетчерская, на которую возлагалось руководство движением всего флота, в том числе и кораблей флотилии, занятых перевозками. В портах были созданы диспетчерские пункты.

В самом начале навигации на Ладогу приехал командующий Краснознаменным Балтийским флотом вице-адмирал В. Ф. Трибуц. Ознакомившись с обстановкой, выслушав доклады В. С. Черокова, А. И. Эйста, побеседовав со мной, он согласился с установленным командующим флотилией порядком перевозок.

К открытию навигации наш флот полностью укомплектовали плавсоставом и работниками портов. Начальниками портов были назначены опытные речники: Осиновецкого — А. Я. Макарьев, Кобоно-Кареджского — П. В. Войк, Новоладожского — В. П. Кузьмин, Гостинопольского — С. К. Харламов. Подвоз грузов в порты и вывоз их, а также погрузочно-разгрузочные работы возлагались на специально созданное управление перевозок фронта, которое возглавил хорошо знакомый нам по навигации 1941 года генерал-майор А. М. Шилов.

Охрана портов осуществлялась Ладожской военной флотилией и частями противовоздушной обороны Ленинградского фронта. В их распоряжении была и авиация.

К навигации 1942 года мы подготовились, не в пример прошлогодней, достаточно хорошо.

Навигация началась

Весна 1942 года выдалась поздней. Лед на Ладоге стоял

долго. Но шли дни, и под лучами весеннего солнца он начал ослабевать. И вот 24 апреля движение автотранспорта прекратилось.

Суда же еще не могли пробиваться сквозь льды. Мы прекрасно понимали, что каждый день вынужденного перерыва в работе «Дороги жизни» потребует от нас неимоверного напряжения сил в последующем. И хотя герои ледовой трассы сделали все возможное и, пожалуй, невозможное, запасов в Ленинграде надолго не хватит: потребности фронта и города были велики.

Наконец 22 мая буксирному пароходу «Гидротехник» удалось пробиться сквозь льды из Осиновца в Кобону. В тот же день он ушел обратно с первой баржей. Навигация на малой трассе началась.

28 мая капитан парохода «Никулясы» И. А. Мишенькин повел из Новой Ладоги в Осиновец первые баржи с продовольствием, открыв движение и по большой трассе.

Началось регулярное движение судов с грузами на Ленинград.

Государственный Комитет Обороны поставил перед нами задачу ежесуточно отправлять на западный берег 4200 тонн грузов, а в обратном направлении перевозить тысячу тонн грузов и три тысячи человек. С первых дней навигации речники и моряки Ладоги прилагали все силы, чтобы с честью выполнить это почетное и ответственное задание.

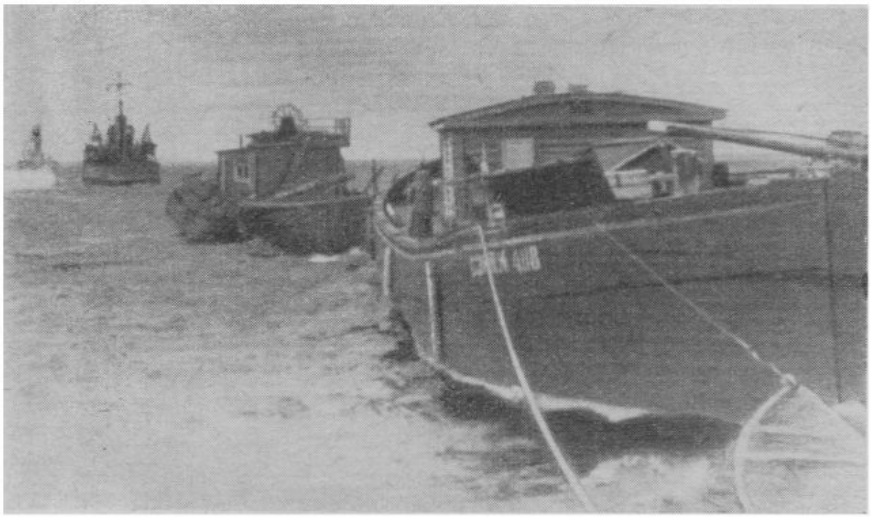
Приказом В. С. Черокова весь флот был расписан по отдельным линиям и портам. Наиболее крупные озерные суда пароходства, транспорты и тральщики флотилии ставились на большую трассу. Речные буксиры и баржи должны были обслуживать малую трассу. Перевозка грузов на таких судах по Ладожскому озеру представляла определенную опасность, но пошли на это: озерного флота к тому времени еще не хватало. И наши действия вполне себя оправдали. Чисто речные, слабой конструкции баржи типа «фонтанок» и «каюков» перевезли более 43 тысяч тонн грузов. С получением нового флота с Сясьской верфи речные баржи были выведены из озера.

Объемы перевозок все возрастали. Но к концу июня среднесуточная доставка грузов в Осиновец достигла лишь 3,2 тысячи тонн. Резкого роста перевозок мы добились в июле — среднесуточное отправление составило 6 тысяч тонн. Задание ГКО было превышено.

В дальнейшем перевозки достигли 7 тысяч тонн в сутки.

Много забот доставляли нам перевозки людей из Ленинграда, которые начались сразу же с открытием навигации. Главным

образом их выполняли корабли флотилии. Из крупных судов нашего пароходства в них участвовал пассажирский пароход «Форель» под командованием Н. А. Кузнецова. Он совершал рейсы по твердому расписанию. За время навигации «Форель» сделала через Ладогу 239 рейсов и перевезла 66 тысяч человек.



Караван судов следует из Новой Ладоги в Осиновец.

Два транспорта флотилии — «Вилсанди» и «Чапаев» (в мирное время последний совершал рейсы между Ораниенбаумом и Кронштадтом) перевезли 166 тысяч человек. Много пассажиров переправили через озеро транспорты и мелкие суда, в том числе 7 наших пароходов, переброшенных из Ленинграда по железной дороге, и тендеры (небольшие десантные суда) флотилии. На обратном пути эти маленькие суденышки брали по 15–25 тонн груза, в большинстве случаев боеприпасов.

80 процентов всех перевозок людей выполнили корабли и тендеры Ладожской военной флотилии.

О работе личного состава тендеров можно написать целые тома. Мне кажется, что наши писатели в долгу перед этими героями Ладоги.

Фашистское командование поставило своей целью сорвать снабжение Ленинграда через озеро. Уже утром 28 мая, когда в портах шла интенсивная работа, около ста самолетов обрушили на причалы и суда в Кобоне и Осиновце множество бомб. На следующий день налет повторился. Зенитные орудия в портах и корабельная артиллерия сбили несколько фашистских стервятников. Порты и суда получили небольшие повреждения, которые были быстро ликвидированы.

Первое время при появлении вражеских самолетов

объявлялись воздушные тревоги, все укрывались в убежищах, а флот отходил от пирсов на рейды. Работа прерывалась. На это и рассчитывали гитлеровцы. Однако мы разгадали эту тактику. Командование усилило противовоздушную оборону, и теперь уже тревоги не объявлялись. Свет на пирсах не выключался. Погрузка и выгрузка судов, их движение по трассам продолжалось непрерывно. При исполнении своих обязанностей многие речники, моряки и бойцы строительных батальонов погибли смертью храбрых, но ни один из них не покинул своего поста, где бы он ни находился.

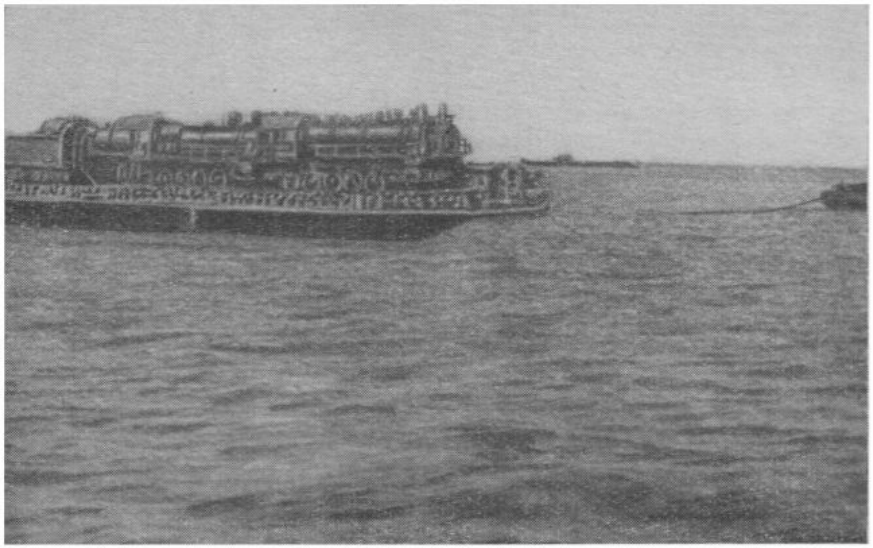
Пароход «Кузнецк» с баржами на буксире в пути подвергся налету авиации. Искусно маневрируя, он стал выводить баржи из опасной зоны. Осколками бомб и пулеметным огнем судно было повреждено. Трижды раненный капитан И. В. Александров не оставил штурвала. Скоро он скончался от тяжелых ран, но пароход и баржи спас.

Таксировщица Кобонского порта комсомолка Тамара Шабанова пришла к нам в 1942 году со школьной скамьи. После краткосрочных курсов она приступила к работе. Девушка постоянно находилась на пирсах, добиваясь того, чтобы суда ни минуты не простаивали в ожидании грузовых документов. В один из налетов фашистских стервятников Тамара погибла. Ее товарищи по труду поклялись отомстить врагу за жизнь молодой патриотки.

На боевом посту погибли начальник причала М. С. Архипов, оператор Алла Ткаченко и другие. Именами героев Ладоги названы суда Северо-Западного пароходства, которые и теперь плавают в нашем бассейне.

На трассе — паромы

Вскоре после открытия навигации у нас появились металлические баржи, построенные ленинградскими судостроителями. Возникла идея организовать через озеро железнодорожную переправу. Это было крайне нужно: в Ленинграде скопилось большое количество неиспользуемых паровозов, вагонов, платформ и цистерн, так необходимых стране. Расчеты убеждали, что эта идея осуществима. К тому же речники пароходства уже имели довоенный опыт перевозок в оборудованных баржах энергопоездов из Ленинграда до Вытегры — на строительство Волго-Балта.



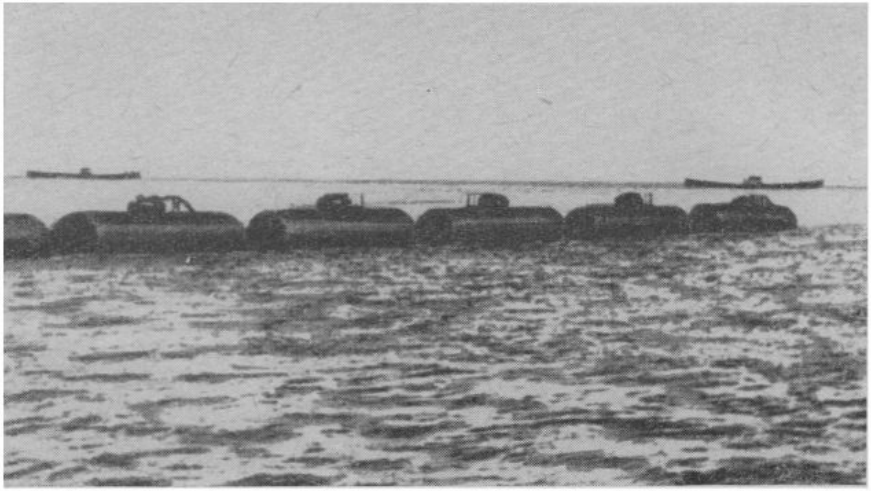
Железнодорожный паром на пути в порт Кобона.

Предложение по организации паромной переправы поддержал Военный совет фронта. Началось сооружение специальных пирсов с железнодорожными путями в Кобоне и Морье. Одновременно оборудовались и баржи. В августе все приготовления были закончены. Каждая из трех барж-паромов могла взять за один раз четыре паровоза с тендерами или десять двухосных вагонов.

12 августа тральщик прибуксировал в Кобону из бухты Морье первый паром. Паровозом с него были выведены на пирс шесть груженых платформ. Затем паром принял десять вагонов продовольствия и направился на западный берег.

С этого дня началась регулярная паромная переправа. Она была предметом особой заботы командования флотилии. Для буксировки паромов выделили наиболее мощные буксиры «Узбекистан», «Боевой» и тральщики. Нормы оборотов паромов были установлены самые сжатые. Каждый из них сделал свыше 120 рейсов. А всего паромы совершили около 400 рейсов.

Первое время фашисты присматривались к паромам, а затем начали охоту за ними. В один из рейсов самолеты напали на паром, следовавший за «Узбекистаном». Капитан буксира опытный судоводитель Пашнев продолжал движение, стараясь вывести паром из зоны огня. Но это ему не удалось. Прямыми попаданиями бомб фашисты потопили паром и буксир. Вся команда погибла.



Пустые железнодорожные цистерны буксируются на восточный берег Ладожского озера.

Именами капитана Пашнева, механика Зубко, шкипера парома Попова и других членов команды также были названы после войны суда Северо-Западного пароходства.

Паромная переправа позволила вывезти из Ленинграда 271 паровоз и 1622 вагона, 75 тысяч тонн оборудования, в том числе и тяжеловесных станков. В Ленинград перевезли 809 вагонов и платформ с танками, орудиями, боеприпасами и другими грузами.

Организация паромной переправы — не единственное воплощение творческой мысли наших товарищей. Речники вообще проявляли много выдумки и изобретательности. Каждый стремился как можно лучше и успешнее выполнить задание командования.

Начальник Осиновецкого порта СЗРП А. Я. Макарьев, например, предложил порожние железнодорожные цистерны (а их в блокированном Ленинграде оставалось много) переправлять по озеру сплавом — за буксирами. Предложение приняли. Для спуска цистерн в воду в бухте Гольсмана построили специальную железнодорожную колею, а в Кобоне проложили рельсы по типу слипа. И вот мы стали свидетелями необычного зрелища: по воде пошли составы из железнодоржных цистерн. Роль паровоза выполнял буксирный пароход. Каждый такой состав состоял из 6–8 цистерн, связанных между собой тросами. Так через озеро переправили около ста цистерн.

Студентка речного техникума матрос Ванюшкина, сделав необходимые расчеты, предложила построенные на Балтийском заводе металлические баржи грузоподъемностью 600 тонн (по

документам) загружать 750 тоннами. И когда баржа, на которой плавала студентка, совершила несколько рейсов с таким грузом при осадке 270 сантиметров против обычных 200, ее опыт переняли даже самые осторожные шкипера. На восьми баржах это дало прибавку грузоподъемности 1200 тонн. Иными словами, 8 барж превратились в 10 без каких-либо затрат. Между прочим, после войны эта грузоподъемность барж-блокадок была официально узаконена.

Вместе с эксплуатационниками самоотверженно трудились и судостроители. Сясьская верфь, например, к 4 ноября выпустила в подарок героическим защитникам Ленинграда 31 баржу, в том числе одну сверхплановую. Военный совет фронта горячо поздравил работников верфи с этой большой победой.

Постройка новых барж дала возможность к осени вывести из озера все старые суда. К этому времени трудом советских людей Ладожская трасса была превращена в хорошо оснащенную транспортную магистраль.

Нас слушает военный совет

А потребности Ленинграда и фронта росли, и перед нами вставали все новые и новые задачи. В разгар навигации я получил приказание командующего флотом В. Ф. Трибуца срочно прибыть в Ленинград. На «морском охотнике» отправился из Кобоны в Осиновец. Там меня уже ждал командующий флотилией В. С. Чероков. От него узнал, что нас вызывают в Смольный на заседание Военного совета фронта.

Прибыли в Ленинград, в штаб флота. Нас сразу же принял В. Ф. Трибуц. Он сообщил, что на Военном совете будет обсуждаться вопрос о мерах по усилению перевозок через Ладогу, и велел нам продумать свои предложения.

Через два часа мы были в Смольном. Заседание Военного совета вел А. А. Жданов. Управление тыла и управление перевозок фронта представляли генералы Ф. Н. Лагунов, А. М. Шилов и другие. Флот был представлен вице-адмиралом Трибуцем, капитаном 1-го ранга Чероковым, начальником СЗРП Шинкаревым и мною.

Доклад сделал генерал-майор Шилов. Он рассказал о ходе перевозок, о трудностях и неполадках в работе. В ходе обсуждения доклада выяснилось, что отправление грузов на Ленинград было недостаточно продуманным. Наиболее необходимое продовольствие — сгущенное молоко, какао и другие высококалорийные продукты — часто задерживалось на

складах управления перевозок или прибывало по железной дороге в порты с перебоями. А. А. Жданов подверг серьезной критике управление перевозок фронта и потребовал от командования тылом добиться такого положения, чтобы ценное продовольствие отправлялось в Ленинград вне всякой очереди. В резкой форме он заметил, что кормить детей и больных одной мукой, фуражом или сухим картофелем недопустимо.

По обсужденному вопросу было принято решение, которым устанавливалась ежесуточная норма отправки груза, и в частности продовольствия, с конкретным указанием количества наиболее ценных питательных продуктов.

С заседания Военного совета я уходил с хорошим настроением, с сознанием того, что наша работа дала ощутимые результаты.

Строки о мужестве и героизме

Осень всегда трудная пора для плавания на Ладоге. В 1942 году она выдалась на редкость тяжелой: часто дули ветры силой свыше пяти баллов. В такую погоду в обычных условиях движение прекращалось. А тут еще противник активизировал свои действия. Налеты авиации следовали непрерывно. Флот начал нести потери. Капитан 1-го ранга В. С. Чероков принял ряд мер по усилению охраны трассы и портов. Над Ладогой стало больше истребительной авиации, усилилось конвойное охранение буксирных составов. По возможности суда совершали рейсы в темное время суток.

Активизировали свою работу партийные организации. Все силы коммунистов в этих усложнившихся условиях они направили на успешное выполнение задания Военного совета фронта. Были проведены совместные собрания партийных активов военных моряков и речников в Осиновце, Кобоне и Новой Ладоге. Собрания предложили коммунистам сделать все, чтобы доставлять грузы в Ленинград в любую погоду. Речники поклялись быть и впредь в первых рядах защитников родного города.

И ладожцы крепко держали слово. Именно в этот период мы были свидетелями их новых героических дел. Вот некоторые из них.

Буксирный колесный пароход «Буй» под командованием капитана А. И. Патрашкина совершил 73 рейса через Ладогу по большой трассе. 70 раз вступал он в бой с фашистской авиацией, защищая буксируемые караваны, и выходил победителем. Плечом

к плечу трудились и сражались на пароходе военные и гражданские моряки.

«Буй» перевез через Ладогу свыше 55 тысяч тонн грузов — больше других наших судов. В конце навигации команда парохода удостоилась переходящего Красного знамени Краснознаменного Балтийского флота. Надпись на нем гласила:

«От Военного совета КБФ — передовому кораблю СЗРП за самоотверженную работу по перевозке грузов для героических защитников г. Ленинграда в Отечественной войне против фашистских оккупантов».

Это знамя и сейчас хранится в пароходстве, как боевая реликвия. Сам пароход «Буй» после войны был списан как технически устаревшее судно.

Буксирный пароход «Арзамас» в рейсе попал под бомбежку. Осколками бомб почти все члены команды были ранены, но никто не покинул своего поста. Помощник капитана Маркелов, раненный в обе руки, сумел привести пароход в порт.

Во время налета вражеских самолетов на Осиновецкий порт взорвалась баржа с боеприпасами. Вторая баржа с таким же грузом стояла рядом. Рискуя жизнью, капитан рейдового буксира «Ростов» И. П. Копкин отвел ее в безопасное место.

На пароход «Никулясы», когда он вел по озеру две баржи, налетело 8 самолетов. Осколками бомбы перебило буксирный трос. Помощник капитана А. И. Киселева, прибывшая на Ладогу из речного техникума, приказала снова взять баржи на буксир.

Помощник капитана буксирного парохода «Никулясы» А. И. Киселева.

Самоотверженно действовала в этой трудной ситуации матрос Егорова. Буксирный конец удалось завести вновь. Но самолеты продолжали бомбить пароход. Смертельно раненная радистка Петухова успела сообщить в порт о нападении фашистов. На помощь подошли военные корабли.

Команда парохода отстояла свое судно и баржи с грузами. Героями на пароходе «Никулясы» показали себя женщины, которых, кстати, на Ладоге было немало.

На одной из барж работал шкипером семидесятилетний А. П. Лепестов. За самоотверженный труд он был удостоен ордена Красной Звезды. Получая награду, шкипер завил:

— Я буду крепко держать штурвал до тех пор, пока священная русская земля не будет освобождена от врага.

В один из рейсов А. П. Лепестов был ранен. На его место

встала дочь Татьяна, которая успешно выполнила задание…

Массовый героизм, проявленный речниками, обеспечил успешное выполнение всех заданий фронта. Политотдел Ладожской военной флотилии дал такую оценку нашего труда:

«Личный состав речников СЗРП на перевозках работал исключительно хорошо, мужественно и самоотверженно…»

Хроника навигации

В октябре — ноябре 1942 года по заданию Военного совета фронта нужно было перевезти много скота. Подобного опыта мы не имели. И все же до закрытия навигации было доставлено в Ленинград 15,5 тысячи голов лошадей, коров и овец.

Ленинград крайне нуждался в лесоматериалах. Их транспортировку удалось наладить только в октябре. Из Кобоны в бухту Морье было отбуксировано в плотах около 52 тысяч кубометров леса.

К концу навигации закончили эвакуацию ленинградеких предприятий в тыл страны. Задание Государственного Комитета Обороны было выполнено полностью.

В конце навигации усилились перевозки боевых подразделений и военной техники в Ленинград — фронт готовился к прорыву блокады. И эти перевозки были выполнены в срок и без потерь. Ввиду заметного превосходства в воздухе нашей авиации враг уже не решался малыми силами атаковать суда на трассе.

В октябре 1942 года большая группа речников Северо-Западного пароходства и моряков флотилии была награждена орденами и медалями Советского Союза.

В навигацию 1942 года 85 процентов всех грузов перевезли несамоходные суда Северо-Западного пароходства. 61 процент несамоходных судов буксировали суда пароходства, 30,5 процента — корабли Ладожской военной флотилии и 8,5 процента — суда Балттехфлота.

Порты Ладоги за время навигации обработали и отправили 21 700 судов. Это стало возможным благодаря единой организации, которая была создана на озере и о которой рассказано выше.

После прорыва блокады

После закрытия в декабре навигации вновь вступила в

действие ледовая дорога (она просуществовала до 30 марта 1943 года).

18 января 1943 года была прорвана блокада Ленинграда. Сразу же началось строительство железнодорожной линии через Шлиссельбург. 6 февраля в Ленинград прибыл первый поезд с Большой земли.

В марте Военный совет Ленинградского фронта определил основные грузопотоки по двум коммуникациям: по железной дороге через Волховстрой и Шлиссельбург и по водной — через Ладожское озеро. На водный транспорт, как и в 1942 году, возлагалась перевозка различных грузов, но преимущество было отдано лесу. Нам предстояло работать вместе с железнодорожниками.

Организационная структура перевозок сохранялась прежняя. Ладожская военная флотилия должна была осуществлять оперативное руководство флотом Северо-Западного пароходства и обеспечивать охрану трассы. Заместитель начальника пароходства А. Н. Новоселов в марте 1943 года был назначен заместителем командующего флотилией по перевозкам.

4 апреля на Ладоге открылась навигация 1943 года. В этот день в Осиновец была отправлена первая баржа. Сильные подвижки льда на озере причиняли судам серьезные повреждения. 26 апреля озеро полностью очистилось ото льда. Начались регулярные перевозки по большой трассе от Новой Ладоги до Осиновца.

До конца июля авиация противника совершала ожесточенные налеты на порты. Ряд пирсов и отдельные суда получили серьезные повреждения. Несколько речников погибло, многие получили ранения. Одновременно противник пытался прервать и железнодорожное сообщение. Однако это ему не удалось. Перевозки на Ладоге продолжались беспрерывно.

Как и в 1942 году, речники показывали образцы мужества и героизма. Больше всех грузов перевез пароход «Морской лев» под командованием В. Е. Ишеева. Действовала и паромная переправа. До середины июля паромы сделали 351 рейс и перевезли 71,6 тысячи тонн грузов. С усилением железнодорожного сообщения через Шлиссельбург переправа прекратила свое существование. Мы получили возможность резко увеличить перевозки леса и топлива, крайне необходимых Ленинграду.

В 1944 году перед речниками Северо-Западного пароходства встали новые задачи — нужно было приступать к восстановлению разрушенного войной хозяйства всего Северо-Западного бассейна.

Ладожская военная флотилия уходила на новые участки добивать врага. Мы расстались большими друзьями: ведь дружба,

скрепленная кровью, — самая крепкая дружба.

«Товарищ тендер»

Майор О. П. ХРОМОВ

Олег Павлович Хромов служил матросом на тендерах Ладожской военной флотилии, участвовал в перевозках на малой трассе „Дороги жизни".

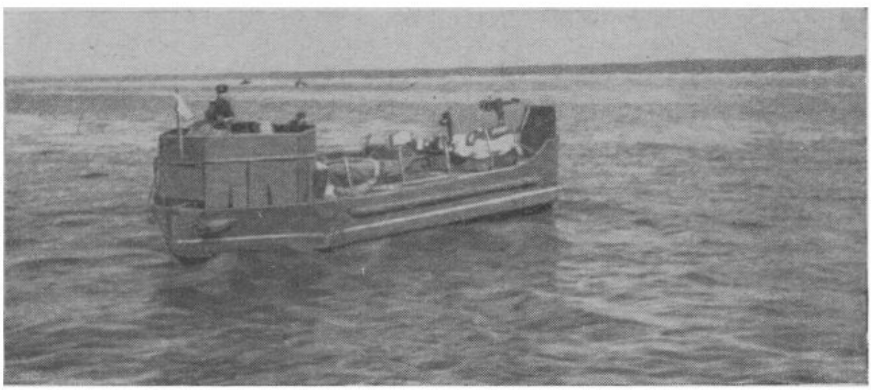
Пополнение

Буксир медленно шел по каналу. На верхней палубе и в кубриках разместились матросы и старшины. Люди выглядели усталыми. Несколько часов назад они покинули плавучий док, где работали почти двое суток, разгружая боеприпасы с поврежденной вражеской авиацией канонерской лодки. Бомба разорвалась в непосредственной близости от погреба со снарядами. К счастью, боеприпасы не сдетонировали, все

обошлось благополучно.

В полуэкипаже многие моряки узнали, что их направляют в бригаду тендеров, которая осуществляла перевозки грузов с Большой земли в осажденный Ленинград — там не хватало личного состава. В список пополнения бригады включили и меня.

На переход от Новой Ладоги до Кобоны буксир затратил около шести часов. Пополнение прибыло в самый разгар работы на трассе. Стояли теплые июньские дни. Озеро уже несколько суток было спокойным. Пользуясь благоприятной погодой, тендеристы не теряли ни одной минуты: продовольствие, боеприпасы, различные материалы сплошным потоком шли в город Ленина, на Ленинградский фронт.



Тендер Ладожской военной флотилии.

В бригаде служили и ветераны, плававшие многие годы на различных судах гражданского флота и имевшие большой опыт, и кадровые матросы, старшины и офицеры. Многие из них участвовали в переходе кораблей Краснознаменного Балтийского флота из Таллина в Кронштадт и Ленинград. Встречались и защитники Ханко. Несмотря на разницу в служебном положении, в опыте и в возрасте, все они были проникнуты единым стремлением свято выполнять свой долг перед Родиной.

Береговая база бригады размещалась в палатках, замаскированных густым кустарником, в непосредственной близости от причалов. Здесь нас распределили кого куда. Я получил назначение в восьмой отряд, на тендер № 88 строевым матросом. Принял меня командир отряда капитан-лейтенант Маркелов. Он сообщил, что мой тендер стоит у причала под погрузкой и что мне следует торопиться, так как скоро выход в рейс.

Спешу на причал. На пути часто встречаются воронки от авиабомб. Некоторые из них совсем еще свежие — значит вражеская авиация частенько наведывается сюда. Как бы в

подтверждение моих размышлений на одной из батарей, охранявших воздушное пространство над «Дорогой жизни», прозвучал сигнал боевой тревоги. Тотчас же стволы орудий поднялись вверх.

На пирсе отыскал тендер № 88 и доложил его командиру старшине 2-й статьи Анатолию Шлыкову, что прибыл в его распоряжение. Рядом, с командиром стоял моторист старшина 1-й статьи Иван Антонов. Мы пожали друг другу руки.

Так я стал членом экипажа небольшого корабля, на корме которого развевался военно-морской флаг нашей Родины.

Командир и моторист тендера руководили погрузкой, помогая солдатам рабочего батальона правильно размещать грузы в трюмах.

Погрузка подходила к концу. От железнодорожных вагонов, стоявших неподалеку от причалов, к тендерам одна за другой подходили по рельсам тележки с боеприпасами. Несмотря на воздушную тревогу, люди не уходили в укрытие. Они продолжали свое дело.

Восьмой отряд тендеров состоял из десяти судов, сваренных из листовой стали. Каждое из них имело по два грузовых трюма. Машинное отделение находилось в кормовой части. В носовой части — кубрик. Длина тендеров достигала приблизительно 15 метров, ширина — 4 метра, грузоподъемность — 25 тонн. Плоское дно позволяло подходить близко к берегу. Осадка порожнего судна была всего 50–60 *см.* Тендер обладал хорошими маневренными качествами. На нем стоял 75-сильный автомобильный двигатель, позволявший развивать скорость до 6 узлов (11 *км/час).*

Было в бригаде и несколько отрядов однотрюмных тендеров. Грузоподъемность их достигала 15 тонн. Они не имели заднего хода.

Тендера были детищем ленинградцев. В суровую зиму 1941/42 года на судостроительных верфях города под вражескими обстрелами и бомбежками шло их строительство. Потом на железнодорожных платформах суда доставляли на берег Ладожского озера и спускали на воду.

Большие боевые дела вершили люди в годы Великой Отечественной войны на этих маленьких суденышках. Вся Балтика с уважением и любовью называла их «товарищ тендер».

Личный состав бригады был вооружен винтовками и гранатами, на нескольких тендерах стояли на треногах ручные пулеметы.

…Итак, погрузка закончена. Получено разрешение на выход в озеро. Нас предупредили, что через несколько часов ожидается

ветер силой до 6–7 баллов. Надо было спешить.

Первый рейс

Малым ходом наш тендер отошел от стенки. Когда обогнули причал, командир приказал мотористу дать полный ход. Курс — Осиповец. Справа от нас шли еще два тендера.

Вскоре за кормой исчезли очертания берега. Легкий ветер освежает лица. Погода стоит как по заказу. Солнце склоняется к горизонту.

— Ну, теперь смотри в оба, — говорит Анатолий Шлыков. — Как бы не свалился с неба «мессер».

И командир рассказывает, как фашистские истребители в одиночку, а иногда парами нападают на тендера, стараясь настигнуть их подальше от берега.

— Нападают они обычно со стороны солнца или пикируют из-за облаков, — продолжает старшина. — Огонь открывают с коротких дистанций. Беда, если летчику удается незамеченным атаковать тендер, зайдя на него с носа или с кормы. Град пуль и снарядов пройдет по всей его длине. В таких случаях лучше подставлять борт атакующему самолету, создавая меньшую площадь для поражения.

Из рассказа командира я узнал, что лучшее средство защиты от штурмовых налетов врага — упредительный огонь. Случалось, что по «мессершмиттам» открывали винтовочный огонь с нескольких тендеров, идущих недалеко друг от друга. И, как правило, нападение заканчивалось одним заходом. Если же ответного огня не было, фашистские летчики продолжали штурмовку до тех пор, пока не расстреливали весь боезапас.

Старшина просит подменить его на руле. Занимаю его место.

Рулевое управление тендера очень простое и надежное. Перо руля перекладывается с помощью румпеля, как на шлюпке. Правда, во время погрузки я заметил, что на некоторых тендерах установлены штурвалы. Но это уже дело рук корабельных умельцев.

Здесь же, на корме, — нактоуз с шестидюймовым компасом. Других навигационных приборов у нас нет.

Подходим к третьему бую — он как раз на середине трассы. В 2–3 кабельтовых от него стоит дозорный катер. Орудия и пулеметы «морского охотника» готовы к открытию огня: катерникам часто приходится вступать в бой с вражеской авиацией.

Первая половина пути позади.

Ветер усилился, дует с северо-запада, по воде пошли барашки. Волна бьет в правую скулу тендера. Он то проваливается вниз, то снова взмывает на гребень волны. Сильно качает. А ведь у нас в трюмах снаряды!

Стараемся идти строго навстречу волне — так качка меньше. Ничего, что немного уклонимся от курса: при подходе к берегу ляжем на створы и точно придем в заданное место.

Ветер крепчает. Уже не белые барашки бегут по озеру, а большие волны одна за другой валами катятся нам навстречу. Как вздыбленный конь, тендер на мгновенье застывает в воздухе, потом всей своей тяжестью обрушивается на водяной вал. Корпус содрогается. Кажется, еще два-три таких удара — и лопнут швы электросварки. Потоки воды обрушиваются на палубу. Моторист задраивает люк машинного отделения. Мы надеваем дождевые куртки и зюйдвестки — большие, широкополые резиновые шляпы, но вода все равно просачивается за воротник и холодными неприятными струйками растекается по всему телу.

Вот какая ты, Ладога! Несколько часов назад, отражая от поверхности воды яркие лучи солнца, ты ласково манила в свою голубую даль, а сейчас обрушилась множеством грозных волн, безжалостно наказывая моряков за малейшую оплошность!

Настойчиво продвигаемся вперед. Теперь ветер дует с берега, волна слабеет. Подходим к причалу. Здесь уже разгружается несколько тендеров.

Вот мы и у стенки. Приятно ощущать под ногами твердую опору! Немного шумит в голове, покачивает из стороны в сторону. Иван Антонов, улыбаясь, говорит:

— Это с непривычки. Хорошо, что шторм захватил недалеко от берега. Разыграйся он на полтора-два часа раньше, куда бы пришлось труднее!

Рядом стоит тендер № 38 — из нашего отряда. Командует им главный старшина Илья Михайлович Иванов. Ему около сорока лет. До войны он плавал в торговом флоте, многое повидал.

Тендер И. М. Иванова уже разгрузился и ждал разрешения на выход в озеро. А пока моторист судна старший матрос Криворучко принес с берега большой чайник с кипятком, и нас пригласили на чай.

Часа через два разгрузились и мы. С 23.00 до 3.00 стою на вахте, охраняю свой тендер. Анатолий Шлыков и Иван Антонов, уставшие в походе и разморенные горячим чаем, спят богатырским сном. Вахтенный соседнего тендера матрос Баяров рассказывает, что люди дивизиона в течение недели спали лишь урывками, по 2–3 часа в сутки. Только в штормовую погоду, когда выход в озеро был запрещен, моряки могли отдохнуть как

следует.

Время вахты подходит к концу. Меня сменяет старшина 2-й статьи Шлыков. И хотя командир тендера формально не должен нести вахту по охране судна, тем не менее он заступает сам — нас ведь всего трое. А мотористу еще предстоит перед походом большая работа в машинном отделении. Успех перевозок во многом зависит от работы мотористов, их умелой и безаварийной эксплуатации материальной части. И не случайно первым, кто встретил нас на берегу осиновецкого «ковша», был механик отряда главный старшина М. Ф. Данилец. Он спустился в машинное отделение тендера и вместе с мотористом внимательно выслушал работу двигателя на различных оборотах.

Ложусь отдыхать. Усталость дает себя знать, засыпаю мгновенно.

В семь часов утра получено разрешение на выход: шторм стихает. Быстро занимаем свои боевые посты. Моторист прогревает двигатель, я привожу в порядок верхнюю палубу и трюмы. И вот уже через несколько минут выходим. Только сейчас обратил внимание на большой плакат около причала. На нем нарисован бравый матрос. Сбоку надпись: «Моряки-тендеристы! Родина и Ленинград ваших трудов не забудут никогда!»

Надо спешить. Ленинграду, Ленфронту, кораблям Балтики нужны многие сотни тонн различных грузов…

Путь к причалу

Перед личным составом тендеров стояла задача совершать не менее двух рейсов в сутки. Днем и ночью люди работали с большим напряжением. На причалах часто можно было видеть командира бригады капитана 2-го ранга Ф. Л. Юрковского, который в трудную минуту отеческим словом подбадривал моряков. Вскоре этот замечательный офицер получил новое назначение и, передав дела новому командиру— капитану 2-го ранга В. С. Сиротинскому, тепло попрощался с нами…

Вначале гитлеровское командование, очевидно, недооценивало наши маленькие корабли, непрерывно бороздившие воды малой трассы Ладоги. Но вскоре фашисты коренным образом изменили свое отношение к тендерам. И чтобы воспрепятствовать перевозкам или хотя бы снизить их эффективность, они стали все чаще и чаще бросать на трассу самолеты. Летчики охотились за тендерами всюду, нападая на них в озере и у причалов. Налеты совершались не только днем, но и ночью.

Вместе с тендерами нападениям с воздуха подвергались баржи, пассажирские пароходы, буксиры, которые, так же как и тендера, активно участвовали в перевозках на малой трассе.

В один из таких налетов большую выдержку и самообладание проявил командир тендера № 28 старшина 2-й статьи А. П. Коровин. Его судно атаковали два «мессершмитта». Вахту в машинном отделении нес моторист старшина 2-й статьи Д. П. Жук. Он быстро и четко выполнял приказания своего командира. Несмотря на малую скорость, тендер удачно маневрировал. И хотя Коровин получил несколько ранений, он продолжал управлять кораблем.

Израсходовав все боеприпасы, самолеты улетели. Моторист тендера с подоспевшими на помощь матросами одного из буксиров бережно перевязали Александра Коровина и доставили его на берег. Долго врачи боролись за жизнь мужественного моряка. Из его тела было извлечено несколько осколков.

Выздоровев, А. П. Коровин снова вернулся в родной отряд…

Налеты гитлеровцев на тендера стали обычным явлением, личный состав бригады нес потери. Но никакие бомбежки, никакие обстрелы не смогли помешать нашим перевозкам.

Однажды на озере разыгралась трагедия, о которой до сих пор нельзя вспомнить без содрогания.

Один из тендеров возвращался в Кобону, имея на борту около 60 ленинградцев, эвакуируемых на Большую землю, — женщин, детей и стариков. У многих женщин на руках были малыши. Погода стояла солнечная, почти безветренная.

На середине трассы тендер атаковали два фашистских истребителя. Уже после первого их захода на судне появилось много раненых. Были и убитые. Женщины заметались в панике. Некоторые из них стали размахивать платками, стараясь вызвать сострадание у летчиков. Но гитлеровцы продолжали расстреливать беззащитных людей. Вот упала одна из женщин, сраженная насмерть. Как-то неестественно опустилась на колени другая, прижимая к груди умирающего ребенка…

Крики, стоны и проклятья убийцам слышались со всех сторон.

К попавшему в беду тендеру полным ходом шел «морской охотник», ведя огонь по самолетам врага.

Сделав еще два захода, фашистские стервятники улетели. На борту тендера оказалось около 20 убитых и раненых. Среди убитых было четверо детей.

…На следующий день, загрузившись мешками с мукой, мы вышли в очередной рейс. Погода стояла свежая. На середине озера нас обогнал транспорт «Совет». Он также участвовал в

перевозках грузов на блокированную землю и эвакуации из Ленинграда населения и раненых воинов.

«Совет» держал курс на Осиновец. Мы находились от него не более чем в 2 кабельтовых. В воздухе появились шесть «юнкерсов-87». Разделившись на две группы, они атаковали судно с разных сторон. На палубе «Совета» стояли два 45-миллиметровых полуавтоматических орудия, которые тут же открыли огонь по самолетам. Из винтовок по врагу стреляли и мы. Гитлеровцы с пикирования сбрасывали на транспорт свой смертоносный груз. Многие бомбы падали рядом с бортом «Совета», но, к счастью, ни одна из них не попала в цель.

Во время этого неравного поединка один вражеский самолет получил повреждение. Израсходовав все бомбы, «юнкерсы» улетели. «Совет» благополучно пришел в Осиновец.

Через некоторое время ошвартовались и мы.

Во время обратного рейса несчастье произошло на нашем тендере. Мы вышли в озеро, имея на борту около 60 эвакуируемых ленинградцев. Разместили людей в трюмах, не разрешая им показываться на верхней палубе. Но не самолеты фашистов — сама природа на этот раз оказалась нашим врагом.

Ветер вскоре достиг пяти баллов и продолжал усиливаться. Волны бросали тендер, как щепку.

Наконец долгожданный причал. Заводим стальные концы. Они натягиваются, как струны. С опаской поглядываем на них: выдержат ли швартовы свирепый напор разбушевавшейся стихни?

Открываем трюмы. Пассажиры не поднимаются. Подаем команду на выход, но почти никто не двигается. На помощь приходят моряки, оказавшиеся на пирсе. Здесь же несколько человек в белых халатах. Многих пассажиров выносили на руках. С берега к месту выгрузки поданы тележки — люди так ослабели и укачались, что не могли идти сами.

Тендер бьет о причал со страшной силой. Заводим дополнительные швартовы. Сделать это не так-то легко.

Наконец и вещи выгружены. Стоять у пирса больше невозможно. Но тревожит судьба доставленных нами людей. Спрашиваем у старшего врача о состоянии их здоровья. Оказалось, что, несмотря на принятые меры, некоторые из эвакуированных продолжают оставаться в тяжелом состоянии. У троих не прощупывается пульс…

Через несколько дней командиру пришлось подписать акт о смерти трех ленинградских граждан, находившихся на борту тендера во время шторма, — медицина оказалась не в силах помочь им…

Заводим двигатель — решили выйти на рейд. Мне приказано

стоять наготове в носовой части судна и по первому сигналу отдать якорь. Идет напряженнейшая борьба со стихией. Вот уже четверть часа, как тендер отошел от причала. Мотор работает на полных оборотах, но мы почти не продвинулись вперед. Вода со всех сторон обрушивается на палубу. И хотя мы с командиром одеты в штормовое платье, на нас нет сухой нитки. В носовой части качка ощущается особенно сильно.

Когда тендер проваливается вниз, палуба уходит из-под ног. Кажется, что в следующий миг будешь выброшен за борт. Крепко держусь за якорь-цепь.

Наконец отошли от пирса в озеро кабельтовых на три. Отдали якорь и вытравили всю якорь-цепь. Запасной якорь также привели в полную готовность.

Старшина 1-й статьи Антонов выходит из машинного отделения.

— Молодец, Иван Иванович! Мотор работал как часы, — говорит командир мотористу и крепко жмет ему руку.

Я с уважением смотрю на Антонова. Недаром он часами пропадает в машинном отделении, используя каждую свободную минуту для профилактического осмотра и ремонта двигателя. Большой мастер своего дела, он любовно относится к технике.

И. И. Антонов — мой первый учитель, который помог освоить специальность моториста.

Во время якорной стоянки верхнюю вахту несем поочередно все трое. Сменяемся через каждые два часа. Внимательно следим, чтобы судно не дрейфовало, — может выбросить на берег. Недалеко от нас стоят на якорях тендера старшины 1-й статьи Арсентия Иванова, старшин 2-й статьи Федора Светлова, Василия Калачева и Ивана Якунина.

К концу третьих суток ветер стихает. С берега по семафору принимаем приказание следовать под погрузку ко второму причалу. Становимся к пирсу. Рядом с нами грузятся тендера старшины 2-й статьи Мартынова и старшины 1-й статьи Казанцева. Выходим на пирс. На другой стороне причала стоит тендер старшины 2-й статьи Валентина Радкевича. Вместе с этим бывалым старшиной мы воевали на сухопутном фронте в составе шестой бригады морской пехоты. Потом, после госпиталя, попали в Новоладожский экипаж.

Встретились здесь тепло, как старые фронтовые друзья.

Ветер заметно ослабевает. И хотя волны все еще гуляют по озеру, выходить на трассу уже можно. В озере встречаем тендер старшины 1-й статьи Константина Гашева. У него на буксире — однотрюмный тендер, потерявший ход.

Константин Гашев — бывалый моряк. До войны он плавал на

судах речного флота. Он знает цену доброго слова и цену помощи, оказанной товарищу в тяжелую минуту. Вот и сейчас, завидев сигналы, подаваемые с тендера, старшина изменил курс…

Десятки тендеров идут нам навстречу. Они спешат за грузами — ведь почти трое суток бушевал шторм.

В стороне, справа от нас, над самой водой летят несколько «дугласов». Их сопровождают истребители. «Дугласы», как и мы, совершают грузовые перевозки в осажденный Ленинград.

Заходим в знакомый «ковш». Швартуемся к причалу. Разгрузка начинается немедленно. Часа через полтора мы уже идем в обратный рейс.

Около погрузочного причала, там, где несколько дней назад мы высаживали укачавшихся пассажиров, стоят два буксира. Они снимают с берега выброшенные штормом тендера. Сейчас сделать это очень сложно: вода ушла, и тендера оказались на сухом берегу. Уже несколько часов идет напряженная работа…

Стихия не прощает моряку ни малейшей оплошности. Иногда за совершенные ошибки приходится расплачиваться кровью, а то и жизнью. В службе моряка нет мелочей, здесь все главное. Все должно быть предусмотрено и учтено. Тогда и штормы не страшны…

Становимся к причалу. Грузимся, и снова — в рейс.

Вскоре погода снова прервала наши перевозки. Дул холодный северный ветер, и тендера, застигнутые штормом у причалов Большой земли, укрылись от волн за угольным пирсом в Кобоне.

На берегу работали люди военизированного батальона, состоявшего главным образом из девушек-ленинградок. Они строили оборонительные рубежи, трудились на торфоразработках, на перевалочных базах, ухаживали за ранеными в госпиталях, стирали воинам белье…

Прозвучал сигнал воздушной тревоги. К нему здесь уже привыкли — никто не уходил в укрытия. Вскоре показались пикирующие бомбардировщики Ю-88. Они шли тремя девятками на высоте около трех тысяч метров. Большинство тендеров отошло в озеро. Зенитные батареи открыли огонь.

«Юнкерсы» вошли в пикирование и сбросили бомбы. Основной удар пришелся по разгружавшемуся эшелону с углем. Увидев самолеты, многие женщины бросились бежать. Но не все успели выскочить из вагонов.

Прямым попаданием бомб несколько вагонов разнесло в щепки, некоторые горели. Кругом раздавались крики и стоны людей.

От прямых попаданий загорелись штабеля ящиков с

боеприпасами. На соседних путях, недалеко от угольного эшелона, стояли вагоны со снарядами — их еще не успели разгрузить. Один из них был охвачен пламенем. С минуту на минуту огонь мог перекинуться на соседние вагоны. Их надо немедленно отцепить и оттащить в сторону. Но как это сделать, когда в горящем вагоне рвутся снаряды?

На выручку женщинам пришли моряки. Не обращая внимания на огонь и разрывы снарядов, они на руках бережно выносили пострадавших работниц в безопасное место. Там им оказывали медицинскую помощь. Среди пострадавших была Ксения Михайловна Пономарева — мать пятерых детей, ее подруги по работе Мария Смирнова, Хлопова и другие. Многие уже оправились от первых ужасов бомбежки и вместе с моряками активно помогали раненым. Здесь уже и командир батальона Михайлова, и бригадир Анна Расщетова, молодые девушки Раиса Иванова, Фаина Бердницкая, Анна Селезнева, Мария Понюгалова, Авдотья Корнаухова и многие другие. Раненых отправляли в госпиталь, убитых уносили в сторону и накрывали брезентом.

Кто-то из смельчаков сумел все же отцепить вагон, и он теперь одиноко догорал на железнодорожных путях, разбрасывая смертоносные осколки рвущихся снарядов. Другие вагоны оттащили в сторону.

Глубокими воронками от фугасных бомб была изрыта земля не только вокруг эшелона, но и в стороне от него, в кустарнике.

Много горя и слез принесли фашистские летчики в этот день женщинам военизированного батальона. Горе не обошло стороной и тендеристов. Многие из них навсегда потеряли своих подруг, с которыми успели завязать настоящую, большую дружбу.

Равнение на передовых

Бригада жила напряженной жизнью. Два рейса в сутки — это была норма. За два рейса тендер должен принять с Большой земли около 50 тонн грузов. Но ведь время необходимо и для заправки горючим, получения продуктов и других дел. И все же отдельные экипажи успевали делать за сутки по три рейса.

Одним из первых с призывом к товарищам бороться за три рейса обратился моторист матрос Илья Карагичев. Экипаж тендера, на котором он служил, проявлял большую активность при погрузке и выгрузке, а сам Карагичев взял обязательство не допускать простоев судна из-за неисправностей двигателя.

Почин передового экипажа был подхвачен другими тендеристами. В разгар работы на трассе ко всем комсомольцам и

всему личному составу бригады через газету флотилии «За Родину» обратились экипажи лучших тендеров. Обращение подписали старшины Порошин, Терентьев, Моховов, Воробьев, Гермогенов, Захаров, Новиков, Кустов. Выступавшие в газете делились опытом перевозок, советовали товарищам, как быстрее выполнять погрузочно-разгрузочные работы.

Это обращение нашло горячий отклик среди личного состава бригады. Количество трехрейсников увеличивалось с каждым днем. Один за другим в их число входили экипажи Миронова, Кнурова, Чурбанова, Рыбакова, Ситникова, Рулева, Варламова.

Среди мотористов развернулось соревнование за экономию горючего и смазочных материалов. При норме 10–12 килограммов в час многие расходовали всего по 7–8 килограммов, экономя для Родины тонны дорогостоящего бензина. Это достигалось за счет образцового ухода за материальной частью, умелой эксплуатации двигателей.

Пример трудового героизма показывали также люди, работавшие на берегу. Случалось, что некоторые тендера из-за повреждений вынуждены были становиться на ремонт. В таких случаях к тендеристам приходили ремонтники береговой базы и помогали им быстрее ввести суда в строй.

Большое упорство и высокое мастерство проявлял слесарь моторист Иннокентий Шахматов. Он выполнял нормы более чем на 200 процентов. Однажды Шахматов, почти не вылезая из машинного отделения, закончил ремонт двигателя на тендере за 36 часов вместо 78, отведенных по техническим нормам.

Люди бригады жили сплоченной семьей. Все они понимали, что от их работы на трассе во многом зависит судьба Ленинграда. Каждый стремился внести посильную лепту в дело общей победы над врагом.

Комсомолец матрос В. Мамонтов, обращаясь к товарищам, писал в газете «За Родину»:

«По плану мы должны делать два рейса в сутки. Я мщу гитлеровским мерзавцам тем, что перевыполняю план перевозок. Уже несколько дней мы делаем по три рейса в сутки… Это и есть месть врагу, воплощенная в делах».

Ежедневно трасса рождала новых героев, боевые и трудовые подвиги которых достойны всеобщего признания.

Тендер старшины Николая Яковлевича Миронова атаковали вражеские самолеты. Командир был тяжело ранен, но он не показал вида, что ранен серьезно. Старшина привел корабль в базу и только тогда был отправлен в госпиталь. После излечения Миронову предложили отпуск. Моряк отказался от него и снова занял свое место у штурвала.

Не покинул боевого поста, будучи тяжело раненным, и рулевой матрос Меркулов. Он привел тендер к пирсу и был отправлен в госпиталь уже в бессознательном состоянии.

Погиб на своем посту старшина 2-й статьи Малафеевский, тендер которого был атакован несколькими самолетами врага.

Поток грузов в осажденный город увеличивался с каждым днем. Героями трудовых будней были: Григорий Кнуров, Анатолий Куликов, Александр Романов, Серафим Иванин, Дмитрий Халявин, Прокопий Сайко, Михаил Листов, Анисим Жуда, Борис Ильин, Леонид Вострецов и многие другие тендеристы, делавшие по три рейса в сутки.

Последние рейсы

Беспрерывным потоком шли грузы в осажденный город. Но наступила глубокая осень, навигация подходила к концу. Ледяной ветер все чаще и чаще прогуливался над просторами Ладоги. В Осиновецком порту у берега уже образовался ледяной припай, а тендера все еще продолжали совершать перевозки. Все труднее и труднее приходилось пробиваться в «ковш» сквозь ледяную преграду.

Наконец было принято решение закончить навигацию. Большинство тендеров направились в канал для зимовки. Последний рейс в навигации 1942 года сделал тендер № 108 старшины 2-й статьи Федора Светлова.

Требовалось перебросить срочный груз. Тендер Светлова пробился в Осиновец и доставил груз. С большим трудом он выбрался обратно в озеро и подошел к порту Кобона. Несколько суток экипаж боролся со льдами, стараясь освободиться от их оков. Но мороз становился все сильнее и сильнее, и тендер вмерз в лед недалеко от берега. Его команда осталась зимовать в железном корпусе своего корабля. В тяжелейших условиях она ремонтировала судно, охраняла его, совершенствовала свои знания.

Тендера, вошедшие в канал, вскоре были вытащены на берег. Бригада встала на зимовку.

Курс — большая земля

Л. А. ЛЕВИН

Лаврентий Аронович Левин в *конце 1941 года был назначен начальником эвакопункта, расположенного на западном берегу Ладожского озера, на станции Борисова Грива. Через этот эвакопункт осуществлялась организованная эвакуация населения из блокадного Ленинграда зимой 1941,42 года по ледовой трассе и летом 1942 года— по водной трассе.*

Чем дальше отделяет нас время от первой блокадной зимы 1941/42 года, тем больше проникаешься чувством восхищения перед мужеством ленинградцев, на долю которых в лихую годину войны и вражеской блокады выпали столь тяжкие испытания.

О подвигах ленинградцев написано немало, но многое еще и неизвестно.

В этих заметках мне хотелось бы поделиться с читателями некоторыми воспоминаниями о незабываемых днях, рассказать о том, как была организована массовая эвакуация ленинградцев из

блокадного города.

Прибыл я на Ладожское озеро в декабре 1941 года. К тому времени Ленинградский горком партии и исполком Ленгорсовета приняли решение организовать массовую эвакуацию населения из Ленинграда по льду Ладожского озера. Предполагалось, что эвакуируемые будут доставляться до берега в пригородных поездах. Мы, небольшая группа работников эвакопункта, должны были обеспечить их пересадку на машины, идущие обратным рейсом по только что открытой ледовой дороге, и доставку к ближайшим железнодорожным станциям на противоположном берегу.

Эвакопункт разместился в деревне Ваганово. Для штаба приспособили помещение бывшей пожарной команды. Небольшой клуб и какое-то старое общежитие решили использовать для обогрева прибывающих. Каких-либо других свободных помещений не было. Крестьянские дома тогда еще занимали их хозяева, во многих из них размещались воинские подразделения.

В начале января к нам прибыл находившийся в Ленинграде уполномоченный Государственного Комитета Обороны, заместитель Председателя Совнаркома СССР А. Н. Косыгин с группой товарищей. Он детально ознакомился с обстановкой. Тут же разработали план мероприятий, выполнение которого явилось предпосылкой для успешной массовой эвакуации населения, начавшейся в двадцатых числах января.

Согласно этому плану был построен целый палаточный городок — поставили палатки матери и ребенка, медицинские и другие, имевшие специальное назначение. В сорока из них устроили печное отопление. Этот городок мог принять одновременно до двух тысяч человек. Кроме того, по решению исполкома Леноблсовета в течение нескольких дней за озеро было эвакуировано все местное население. Освободившиеся крестьянские дома также приспособили для приема эвакуируемых ленинградцев.

Уже в декабре и за две первые декады января нам удалось переправить на Большую землю более 21 тысячи человек. А поток эвакуируемых с каждым днем все увеличивался. 23 января прибыли сорок автобусов, доставивших около тысячи ученых Ленинграда и членов их семей. И уже на следующий день все они были отправлены за Ладогу. Автобусы так и остались у нас. Еще тридцать машин прислали москвичи. Впоследствии автобусными колоннами руководил А. Ф. Иванов.

Для организации питания эвакуируемых, которые из-за недостатка транспорта или из-за пурги задерживались на эвакопункте нередко до двух суток, в первое время использовали

столовую леспромхоза, находившуюся в полутора километрах. Пищу в городок доставляли в термосах и бидонах. Воду брали из Ладожского озера, так как в местных колодцах ее недоставало, да и была она весьма низкого качества. Позднее оборудовали столовую в Ваганове.

Проявляя заботу о детях, потерявших родителей, мы создали специальный приемник.

Наш коллектив постоянно получал помощь и поддержку Ленинградских обкома и горкома партии, исполкома Ленгорсовета и лично А. А. Жданова и А. А. Кузнецова. Особенно же внимательно относился к нашей работе уполномоченный Государственного Комитета Обороны А. Н. Косыгин. Руководители обороны Ленинграда приезжали на эвакопункт и на месте решали наиболее трудные вопросы.

Часто к нам доставляли настолько ослабевших людей, что они не в силах были переносить даже свои личные вещи. Пришлось создавать команду носильщиков. В первое время в нее входило 200 человек. Большинство из них направил нам горком комсомола. Правда, сначала они сами едва передвигали ноги. Лишь после десяти-двенадцати дней восстановления здоровья посланцы комсомола могли включиться в работу.

Когда в один из приездов на эвакопункт А. Н. Косыгин увидел носильщиков, помогавших ослабевшим людям, он выразил им горячую благодарность.

А однажды в клубе эвакопункта выступил А. А. Жданов. Поблагодарив коллектив и поставив перед нами новые нелегкие задачи, он в заключение сказал:

— Спасибо за работу, товарищи! Ленинградцы вас никогда не забудут!

Эти слова были для нас дороже всякой награды. Они вдохновляли, они звали к преодолению трудностей.

С каждым днем темпы эвакуации нарастали, организация ее улучшалась. Подробное описание всего того, что было зимой 1941/42 года, заняло бы много места. Об этом периоде надо писать отдельно. Сейчас моя задача — рассказать об эвакуации ленинградцев по водной трассе.

Как известно, в апреле 1942 года ледовая дорога закрылась вследствие весенней распутицы. В то же время и корабли не могли выйти в озеро; оно еще не освободилось ото льда.

Мы получили распоряжение готовиться к эвакуации людей водным путем. Коллективу пришлось учесть не только опыт работы во время перевозок по ледовой трассе, но и многие другие обстоятельства. Прежде всего, надо было принять меры к четкой организации движения железнодорожного, автомобильного и

водного транспорта, максимально рассредоточить пункты перегрузки эвакуируемых в интересах их безопасности.

По решению Военного совета фронта строительные батальоны в короткое время дополнительно соорудили Каботажную пристань с двумя пирсами, новую железнодорожную станцию на 44-м километре с двумя запасными путями, лежневую автомобильную дорогу протяженностью более полутора километров через болото от станции до пристани. Железную дорогу и берег озера соединили специальной узкоколейной дорогой. Севернее станции Ладожское озеро к порту Морье был устроен пирс для подхода крупных транспортов.

Наш коллектив, насчитывавший к тому времени уже более шестисот человек, оборудовал дополнительные пункты питания на станциях и пристанях, организовал текущий ремонт жилых и служебных помещений. Мы позаботились также о создании подсобного хозяйства для выращивания картофеля и овощей.

Перерыв в эвакуации длился немногим больше месяца. Едва только Ладога начала освобождаться ото льда, перевозки возобновились.

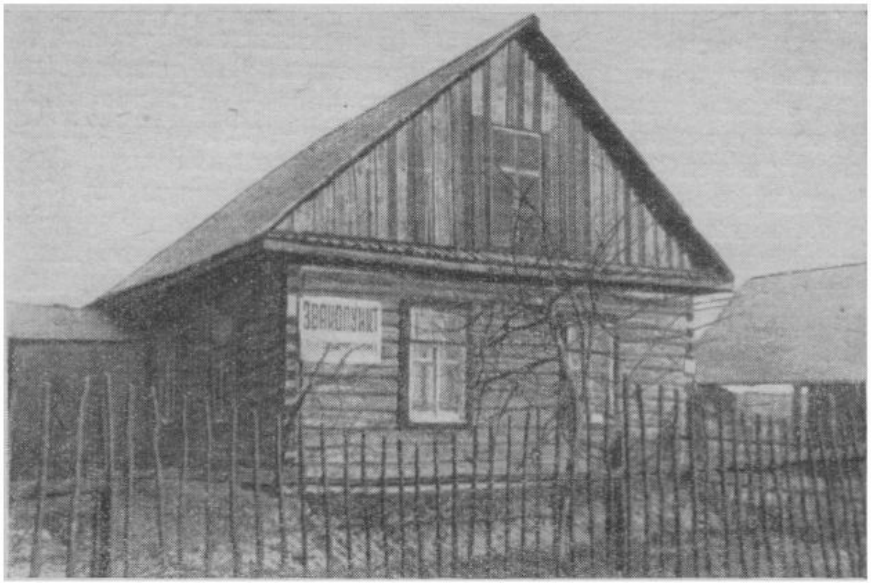
28 мая из Ленинграда прибыл первый эшелон, доставивший 398 человек. В последующие пять дней поступление людей удвоилось, а в течение суток 3 июня уже прибыло 2518 человек.

Поток эвакуированных все нарастал. В июне за день поступало в среднем по 2790 человек, в июле — по 7820 человек. А всего за 170 дней действия водной трассы через эвакопункт прошло 448 694 человека — в среднем по 2640 человек в день. В эти цифры не включены ленинградцы, перебиравшиеся на восточный берег озера самостоятельно. А таких было немало.

Эшелоны, прибывавшие из Ленинграда, разгружались преимущественно на станции Борисова Грива и вновь созданной станции 44-й километр. Отсюда на автотранспорте людей доставляли к пристаням в Осиновце, Каботажной и порту Морье. Первые две пристани находились в десяти километрах от места разгрузки, последняя — в двадцати километрах. В отдельные дни число эвакуированных достигало 10–12 и даже 15 тысяч человек. Требовались особенно четкая работа коллектива эвакопункта, строгая координация движения железнодорожного, автомобильного и водного транспорта.

На большой поток пассажиров пристани еще не были рассчитаны. Порт Осиновец, через который шла основная масса людей, осуществлял одновременно и главным образом грузовые перевозки. Механизация была слабая. И это нередко задерживало суда под разгрузкой. Причалы подолгу не освобождались. На узкоколейной дороге не хватало вагонеток. Вещи часто

приходилось носить на руках на расстояние 400–500 метров и дальше.



Домик эвакопункта на станции Борисова Грива.

Среди эвакуируемых привлекали внимание слабые люди, которые сами не могли передвигаться. Прибывало много женщин с детьми. И тогда, чтобы помочь им, в работу включался весь коллектив эвакопункта. Даже технические работники канцелярии выходили в такие дни на железнодорожные станции и причалы.

Немало беспокойства доставляла нам вражеская авиация. Бомбежки начались еще задолго до открытия водной трассы. Затем периодически они повторялись в течение всего лета. Много раз переставала действовать железная дорога, но ее тут же восстанавливали. С помощью воинских подразделений мы вырыли траншеи, где эвакуируемые могли укрываться во время налетов. На станции Борисова Грива в таких траншеях одновременно помещалось до 1500 человек, вблизи пристаней Каботажная и Осиновец — до 7000 человек.

И, конечно, главной нашей заботой были дети, оставшиеся без родителей. Как и в зимнее время, функционировал детский приемник. Сюда попадали и малыши, случайно отставшие от родителей в пути, и подростки, уезжавшие из города самостоятельно. Значительную часть ребят привозили их соседи по квартире или родственники — родители погибли. Возраст детей был различный — от новорожденных до 14—15-летних. В приемнике они проходили санитарную обработку, им выдавали чистое белье, новую верхнюю одежду, если старая пришла в

ветхость. Питание было усиленным. Некоторых ребят приходилось задерживать до 10–12 дней, чтобы они могли поправиться.

Около половины детей, поступавших в приемник, мы эвакуировали затем вместе с детскими домами, выезжавшими из Ленинграда. К слову сказать, многие ребята не хотели от нас уезжать: слишком много страданий перенесли они в блокадном городе, а здесь были присмотрены, сыты, обуты и одеты. Приходилось убеждать их, что и там, за озером, им будет хорошо.

Однажды из Ленинграда пришел специальный детский эшелон — вывозили ребят из детских домов. Узнав об этом, в эвакопункт прибыл А. Н. Косыгин. Надо сказать, что он всегда был очень внимателен к эвакуации детей и предупреждал, чтобы мы считали это одной из своих главных задач.

В этот раз Алексей Николаевич побывал в нашем детском приемнике. Общее устройство и любовно оборудованные помещения ему понравились. Затем он подошел к группе ребят и спросил:

— Что вы сегодня ели, дети?

Девочка лет шести ответила:

— Я сегодня ела дуранду.

— Дуранду? — удивился А. Н. Косыгин.

Привозили нам тогда конфеты с начинкой из дуранды. Других сладостей мы не могли дать детям в дополнение к обычным в то время продуктам — их просто не было.

Алексей Николаевич сделал мне упрек за то, что мы не приняли необходимых мер к улучшению питания детей. По его указанию в тот же день нам привезли из воинских продовольственных складов печенье, сгущенное молоко, шоколад, рис, сливочное масло и другие продукты.

Детская столовая стала готовить обеды еще лучше.

Работала в нашем приемнике А. Г. Григорьева — педагог по образованию, бывший сотрудник Куйбышевского районного отдела народного образования Ленинграда. С душевной теплотой, с материнской лаской относилась она к ребятам. Много у нее было волнующих эпизодов, связанных с эвакуацией самых маленьких ленинградцев, оставшихся без родителей.

Как-то А. Г. Григорьева отправляла очередную группу малышей в возрасте четырех-пяти лет. Посадила их в машину и поехала с ними на пристань. Пока ждали катер, детишки, воспользовавшись минутным отсутствием воспитательницы, разбежались. Пришло время посадки, а ребят нет. Григорьева бросилась их разыскивать — нигде нет. Только с помощью носильщиков удалось наконец обнаружить беглецов.

А случилось вот что. Около пристани высились штабеля мешков с мукой. Малыши забрались за один из них, каким-то образом проковыряли в мешках дырочки и набирали в карманы муку. Те, кто увидел ребят у мешков, прослезились: сколько выстрадали эти маленькие человечки, как напуганы перенесенным голодом!

Конечно, ребятишки могли навредить своим желудкам таким «сухим пайком». Попытались уговорить высыпать муку. Где там! Кричат, плачут:

— Не отдадим.

Так с мукой и отправили. В пути наблюдали за ними.

Всякое случалось во время перевозки эвакуируемых, обо всем не расскажешь. Хотелось бы только подчеркнуть, что люди, которым поручили это государственной важности дело, относились к нему со всей ответственностью, нередко проявляли мужество и героизм.

Был такой случай. Один из тендеров взял на борт около ста человек и вышел в озеро. В пути неожиданно заглох мотор. Все попытки снова запустить его ни к чему не привели. Сильным ветром тендер понесло к вражескому берегу. Противник заметил потерявшее ход судно и открыл по нему огонь. Люди на берегу от волнения затаили дыхание. Ни одного катера в порту в тот момент не оказалось. К нашей радости, помощь пришла так же неожиданно, как и несчастье. Возвращавшиеся в порт два тендера заметили попавшее в беду судно, под огнем врага подошли к нему, взяли на буксир и вывели из-под обстрела. Люди были спасены.

На Ладожском озере во второй половине лета не редкость штормы. Суда простаивают. Сообщение между берегами полностью прекращается.

Метеорологическая служба строго следила за состоянием погоды, и мы всегда знали обстановку на озере. Иногда люди по два дня проводили на судах в ожидании отправления. Многих укачивало. Но на предложение выйти на берег и переждать ненастную погоду обычно отвечали:

— Раз уж сели, будем ждать. Выйдем на том берегу.

В таких случаях нам приходилось организовывать питание непосредственно на судах.

Когда шторм прекращался, все транспортные средства благополучно переправлялись на восточный берег. В периоды большого скопления людей многие суда делали по два и даже по три рейса в сутки. Хорошо работали экипажи военных транспортов «Совет», «Чапаев», «Вилсанди», «Стенсо», «Ханси».

Работникам эвакопункта хорошо помогали: командир военно-

морской базы капитан 2-го ранга А. Г. Ванифатьев, коменданты базы младшие лейтенанты Милашкин, Никитин, Бедняков, Фурса, работники Северо-Западного речного пароходства Макарьев, Рюмин, Ершов и другие.

Какие бы трудности ни возникали, коллектив эвакопункта мужественно преодолевал их. Особенно хочется отметить наших медицинских работников. За время действия водной трассы медицинскую помощь получило более 38 тысяч ленинградцев. В большинстве случаев даже тяжело больных врачам удавалось спасти. Из 449 тысяч эвакуированных в летний период на эвакопункте умерло всего 68 человек?

Успешная эвакуация такого большого числа людей была достигнута ценой огромных усилий работников эвакопункта, воинов Ленинградского фронта, моряков Ладожской военной флотилии, водников Северо-Западного пароходства, железнодорожников Октябрьской дороги, автомобилистов и многих других.

Нельзя не вспомнить добрым словом энергичное участие и помощь, оказанные нам товарищами из группы уполномоченного Государственного Комитета Обороны А. Н. Косыгина (среди них вспоминаю А. К. Горчакова, А. С. Болдырева и А. Г. Карпова). Они часто приезжали к нам, глубоко вникали в положение дел, оперативно помогали преодолевать трудности. Вместе с нами они подвергались бомбежкам, вместе с нами разделяли горечь неудач и радость успехов.

Всегда оказывали нам поддержку и прикомандированные к эвакопункту работники милиции, возглавляемые майором И. А. Аверкиевым.

Да, многое пришлось испытать ленинградцам в то суровое военное время. Но они выстояли, они победили!

Мне бы только их всех сберечь…

Капитан 3-го ранга в отставке М. Ф. ПАНТЕЛЕЕВ

Михаил Федорович Пантелеев слушал старпомом на сторожевом корабле „Конструктор", входившем в состав Ладожской военной флотилии. 7 октября 1941 года при налете самолетов противника был ранен. После выздоровления вернулся на корабль. Впоследствии командовал моторной шхуной „Учеба". Участвовал в перевозках 1943 года и в Тулонсинской десантной операции.

Нам предстояло перевезти из бухты Морье на Большую землю один из детских садов Ленинграда — 350 человек. Посадка ребятишек уже была закончена, и мы ожидали разрешения на выход. Но оно по каким-то причинам не поступало.

А метеорологическая обстановка благоприятствовала: моросил дождь, ветер не превышал 4–5 баллов, в низко плывущих облаках — небольшие «окна». При такой погоде было маловероятным нападение авиации противника — нашего наиболее опасного врага.

Ночи в это время года на Ладоге еще короткие — была первая

половина августа. А с таким необыкновенным «грузом» надо совершить переход под прикрытием темноты.

В ожидании разрешения на выход я не покидал мостика.

И вот наконец на берегу замигал узкий луч света — сигнальный пост базы вызывал «Учебу». Наш сигнальщик старший матрос Елизаров принял светограмму: «Командиру. Следовать по назначению. Оперативный дежурный».

«Учеба», находившаяся в немедленной готовности, сразу же отошла от пирса.

Погода к этому времени ухудшилась. Усилился ветер, волна становилась крупнее, на воде появились белые барашки — предвестники надвигающегося шторма.

Обогнув Морьинский мыс, «Учеба» легла на основной курс «Дороги жизни» и оказалась во власти стихии. Борясь с сильным ветром и крутой волной, она шла в Кобону. Оставив на ходовом мостике своего помощника лейтенанта М. П. Салеева, я спустился на палубу посмотреть, как разместились дети, как они себя чувствуют при качке, а она уже была ощутимой.

Дети, познавшие ужасы войны, выглядели усталыми, изнуренными, пугливыми. Родители их погибли: кто в обороне Ленинграда, кто на производстве, кто во время бомбардировок и обстрелов города, кто от голода. Среди ребят находились свободные от вахт моряки, успокаивали маленьких наших пассажиров.

Я прошел по кораблю, побеседовал с руководителями детдома и заверил их, что дети благополучно будут доставлены на берег, чего бы это нам ни стоило.

Снова поднялся на мостик. Левее маяка Кареджи, из-за пенистых гребней высоких волн показались первые лучи солнца. Обычно появлению солнца после пасмурной погоды радуешься. Сегодня же на его лучи я смотрел с досадой. Пускай лучше дует сильный ветер, льет проливной дождь, пускай туман — что угодно, только не ясная погода. Именно в такую погоду больше всего бесчинствует вражеская авиация. А тут еще такие пассажиры на борту…

Вдали на горизонте стал вырисовываться берег — Кобона. Запросил разрешение подойти к одному из пирсов для высадки детей. Но оперативный дежурный отказался принять шхуну из-за крупной волны и наката ее на пирс.

Действительно, пирс, к которому мы должны были подойти, был низкий, из ряжей и свай, с деревянным настилом. Через пирс перекатывались волны. Пришлось стать на якорь.

Солнце уже высоко поднялось над горизонтом. С запада надвигалась черная туча, ветер не утихал. Все говорило о том, что

погода улучшится не скоро.

А потом нашим пассажирам довелось выдержать еще одно испытание. Со стороны Бугровского маяка, на высоте около двух тысяч метров, показалось 9 бомбардировщиков противника. Они шли курсом на Кобону. Дети и сопровождавшие их женщины пришли в движение. Начались крики и плач. К тому же изнурительно действовала качка.

«Учеба» снялась с якоря, чтобы иметь возможность маневрировать. Самолеты, не снижаясь, перестроились и легли на боевой курс для бомбардировки нашего корабля, пирсов и продовольствия, сложенного на берегу в штабеля. «Учеба» была в этом районе единственным судном: из-за шторма и невозможности погрузки корабли оставались в Осиновце и Морье.

Вот бомбы отделились от самолетов. С пронзительным свистом полетели они вниз. А через несколько секунд раздались оглушительные взрывы. В воздух поднялись высокие фонтаны воды. И хотя бомбы разорвались далеко от корабля, среди детей возникла паника. Снова поднялись крики, плач…

Да и Ладога не унималась — «Учебу» бросало на волнах из стороны в сторону. Крен достигал 40°. Больно было глядеть на ребятишек. А чем им помочь? Теплое слово моряков было единственным для них утешением.

К счастью, самолеты не причинили кораблю и его пассажирам никакого вреда. Сбросив свой смертоносный груз, они улетели.

После налета я решил во что бы то ни стлало высадить детей на берег — ведь самолеты могли появиться вновь и сбросить бомбы более прицельно. К тому же накормить детей — а они уже давно не ели — можно было только в Кобоне.

Вызвал на ходовой мостик помощника командира корабля, секретаря партийной организации, комсорга, боцмана и тех, кто должен был обеспечивать высадку ребят, пригласил руководителей детского дома и объявил им о своем решении. Все меня поддержали. Здесь же обсудили детали высадки.

После этого короткого совещания сообщил оперативному дежурному Кобонского порта о создавшемся на корабле положении и просил обеспечить прием детей. Вскоре получил ответ: «Прием детей будет обеспечен. Соблюдайте осторожность».

Пока «Учеба» швартовалась, на пирс подали узкоколейные платформы для детей.

Прибойной волной корабль сильно подбрасывало: того и гляди, всей своей тяжестью он навалится на пирс и раздавит его. Расстояние между «Учебой» и пирсом то сокращалось, то увеличивалось до таких пределов, что поданная с корабля сходня

становилась короткой, а это очень опасно: выходящие на берег могли упасть в воду.

Моряки выносили детей на руках. Подчас волны окатывали матросов до пояса. Тогда они поднимали ребят вверх, стараясь вынести на пирс сухими. Своими исхудалыми, дрожащими ручонками дети прижимались к морякам, чувствуя в них заботу и защиту, и их воспаленные глаза светились радостью.

Сказать, кто особенно отличился, трудно. Видел только, что секретарь партийной организации корабля Шустров, коммунисты Голубь и Низамов, комсомольцы Лебедев и Марков, беспартийный Аршинов все время находились на самых ответственных местах. Иногда чуть ли не с головой накрывало их волной, но они словно не замечали этого, шутками, остротами подбадривали товарищей.

И вот последние малыши доставлены на берег. Надо быстрее отойти от пирса — этого места беспокойной стоянки. Отдаю команду:

— Проверить все помещения!

Так мы делали всегда по окончании высадки эвакуированных. Ведь не раз бывало, что при посадке у пассажира еще хватало сил забраться на корабль, а когда нужно сходить, он не мог подняться с места.

На этот раз в одной из кладовых, где хранился уборочный инвентарь, обнаружили старушку и двух девочек.

— Как вы сюда попали? — спрашиваю бабушку.

— Как попала? — виновато отвечала она. — Страх загнал. Когда появились самолеты душегубов и начали бомбить, я хотела укрыть детей. Вот толкнула эту дверь, она открылась, и мы зашли. Слышала, когда дети выходили на пристань, но никак не могла уговорить Валю и Лиду выйти отсюда.

Мы стояли у раскрытой двери и смотрели на девочек, забившихся в угол. В их широко раскрытых глазах были страх и слезы.

Ненависть, презрение к фашистским варварам видел я на лицах моряков. Ведь у многих из них семьи находились в осажденном Ленинграде. У некоторых родные не успели эвакуироваться и остались на захваченной врагом территории. Были и такие, кто никогда больше не встретится с близкими людьми: они погибли от рук гитлеровских палачей.

Но фашистам не уйти от возмездия. Только кровью смогут они расплатиться за свои злодеяния!

Об этом думал каждый из нас в тот памятный день.

…С дрезины раздался длинный гудок, и она потянула с пирса обдаваемые каскадами брызг платформы.

Счастливого пути, дети!

В небе над Ладогой

Гвардии полковник запаса П. Л. РОЙТБЕРГ

В период блокады Ленинграда Петр Львович Ройтберг был начальником штаба 13-го истребительного (4-го гвардейского) авиационного полка, который прикрывал с воздуха ледовую и водную трассы „Дороги жизни".

От Ладожского озера до Померании лежит длинный военный путь 1-й гвардейской истребительной авиационной дивизии ВВС КБФ. И везде летчики нашей дивизии проявляли героизм, мужество и доблесть, прославляя советское боевое оружие.

Имена таких асов, как А. К. Антоненко, П. А. Бринько, Г. Д. Костылев, А. Ю. Байсултанов, В. Ф. Голубев, М.А. Ефимов, Е. Т.

Цыганов, П. П. Кожанов, И. С. Кравцов, А. Г. Батурин, В. Ф. Абрамов, Л. Г. Белоусов, Г. Д. Цоколаев, И. А. Каберов, С. И. Львов, и других героев балтийского неба были известны на всех флотах. Дивизия участвовала во многих операциях. Боевые подвиги наших частей отмечены высокими правительственными наградами и присвоением им гвардейского звания.

Во многих местах воевали части нашей дивизии, но лично я убежден, что Ладоге среди них принадлежит особая роль. Об этом и хочется рассказать в первую очередь, ибо трудно переоценить значение Ладожской трассы для осажденного Ленинграда.

С целью взаимодействия с боевыми кораблями Ладожской военной флотилии и прикрытия трассы Новая Ладога — Ленинград по решению Военного совета Краснознаменного Балтийского флота осенью 1941 года была создана Ладожская авиационная оперативная группа, которую возглавлял заместитель командующего ВВС КБФ полковник Г. Семенов. Сначала в группу входил 5-й (впоследствии 3-й гвардейский) истребительный авиационный полк нашей авиабригады. К концу 1941 года оперативная группа была усилена еще 13-м (впоследствии 4-м гвардейским) истребительным авиационным полком.

Именно в период боевых действий на Ладоге достигла своей вершины духовная связь всего летного состава нашей авиабригады с Ленинградом. Мы защищали Ленинград и на дальних подступах к нему (Таллин, Эзель, Ханко) и на ближних (Лавенсари, Сескар, Кронштадт), но никогда и нигде мы не чувствовали так близко дыхание города, как осенью и зимой 1941/42 года.

На наших аэродромах штабелями лежали мешки с мукой, говяжьи туши и другие продукты, предназначенные для Ленинграда. То, что перебрасывалось по воздуху, это было каплей в море для такого огромного города, но мы ясно понимали, что каждый килограмм муки, каждый кусочек мяса, доставленный в Ленинград, спасет чью-то жизнь. На наших аэродромах высаживались из самолетов эвакуируемые люди, и мы видели своими глазами изможденных и беспредельно усталых ленинградцев, оказывали им первую помощь. Это заражало наши сердца огромным чувством долга и привязанности к ленинградцам, глубокой ненавистью к врагу.

Ленинград был рядом. Ленинград мы ощущали каждой своей клеточкой, и это было источником мужества всего личного состава и подвигов наших летчиков.

Комсомолец Семен Горгуль, летчик-истребитель, был смертельно ранен в бою. Он нашел в себе силы посадить самолет

на лед Ладожского озера. Прощаясь с Ленинградом, герой кровью написал в свой блокнот: «Ленинградцы, победа за нами!»

Читающие эти строки, вдумайтесь и поймите, о чем думал умирающий человек в последние минуты своей жизни!

В наших частях служило много ленинградцев. Летчик Владимир Дмитриев — коренной ленинградец — дрался бесстрашно и самоотверженно с врагом, а его родители бессменно работали на одном из заводов, сутками не выходя из цеха, спали прямо у станков. Так же работали и родители нашего командира полка Бориса Ивановича Михайлова. Многие имели родственников и знакомых в городе. У кого осталась там жена, у кого невеста, родители. И все же не это было самое главное, хотя, конечно, и это цементировало наши части. Главное заключалось в том, что судьба всех ленинградцев нас волновала, и каждый считал себя в долгу перед ними. С мыслями о Ленинграде мы вставали и ложились.

Имея, как уже было сказано, главной задачей прикрытие трассы через Ладожское озеро, наши части одновременно взаимодействовали с частями 54-й армии, которой командовал генерал-майор И. И. Федюнинский. Иногда нам приходилось выполнять не совсем свойственные истребителям задачи, как-то: корректировка артогня, разведка позиций противника (вплоть до зарисовки окопов), штурмовка отдельных узлов сопротивления, имевших важное значение. Все это хотя и отвлекало значительные силы нашей авиации, но действия на направлениях Тихвин, Мга мы также считали своими, так как они влияли на судьбу Ладоги и Ленинграда. И здесь летчики проявляли массовый героизм.

Чтобы уяснить обстановку, в которой нам приходилось действовать, нужно хотя бы в общих чертах представить себе состояние наших аэродромов.

Аэродромы были грунтовые, в ненастье размокали и покрывались липкой грязью. Только один аэродром обеспечивал взлеты и посадку с любого направления. Другие имели лишь два направления посадки, что крайне затрудняло действия наших самолетов и требовало большого напряжения сил и внимания от летчиков. Однако летный состав, хорошо обученный в мирное время, успешно преодолевал эти трудности. Особенно дорожили мы аэродромом, расположенным ближе других к ладожской трассе. Это, конечно, был не настоящий аэродром, а длинная, узкая полоса, ограниченная с одной стороны лесом, в котором укрывались самолеты, личный состав и вспомогательная техника, а с другой стороны — грунтовой дорогой. Ранее этот аэродром занимала армейская авиация, но затем забросила его.

И вот в конце ноября 1941 года я был вызван в штаб авиационной оперативной группы, где получил задание определить пригодность аэродрома и при возможности принять самолеты, обеспечить их безопасную посадку. На легковой автомашине, именуемой «козлом», я выехал на место, а за мной двинулась и вся техника, необходимая для приведения аэродрома в порядок. В дороге из-за снежных заносов тяжелые машины застряли, в том числе и трактор с катками и автобус с аэродромной командой. Удалось прорваться мне на своем «козле» и автоцистерне с бензином. В деревню, близ которой находился аэродром, я прибыл во второй половине дня. На мой вопрос «Где аэродром?» первый попавшийся житель ответил: «Да вот тут рядом, за домами. Его сейчас будут взрывать».

К аэродрому не мог пробиться даже мой «вездеход». Бросив машину, я побежал в указанном направлении. Задыхаясь от бега, выскакиваю на поле и слышу тревожные удары в рельс. На другой стороне аэродрома появился человек в полушубке и что-то кричит. Слов не разобрать, но, очевидно, меня «приглашают» удалиться с поля. От бега я так запыхался, что просто не способен был двинуться с места и стоял, как столб.

Человек подбежал ко мне, и, конечно, я не услышал в свой адрес ничего лестного. После отнюдь не деликатного разговора стало ясно, что задачи у нас с этим товарищем разные: его цель взорвать аэродром, а моя этого не допустить, причем он был явно ближе к своей цели. Его фугасы осталось только привести в действие, а моя техника застряла неизвестно где.

Проверив мои документы, старший лейтенант Серебряный правильно оценил обстановку и из противника превратился в союзника. Он обезвредил мины и согласился силами своей группы помочь мне в восстановлении аэродрома и подготовить его к приему самолетов.

Пока я мотался на своем «козле» в поисках трактора в соседних частях (благодаря своему бензину и отзывчивости командира части мне удалось заполучить на время 2 трактора), Серебряный не только подготовил волокушу из нескольких связанных между собой бревен, но и привел в порядок заброшенный каток. Мы сразу же приступили к укатке аэродрома, используя оба трактора.

Ночь была темная, как чернила. Крепкий мороз с сильным ветром затруднял работу. Несмотря на это, трактористы всю ночь не слезали с тракторов, таская тяжелую волокушу и каток из конца в конец аэродрома. Результата укатки в темноте не было видно, иногда казалось, что все наши усилия тщетны, и только сознание, что это нужно для дела, заставляло продолжать работу.

К утру стало тише, ветер прекратился, и когда наступил рассвет, нашей радости не было границ. Мы увидели плотно укатанную полосу. Наш труд не пропал. Аэродром мог принять самолеты.

Через гражданскую связь мне удалось соединиться с опергруппой и доложить полковнику Семенову о выполнении задания. Он немедленно вылетел к нам. Увидев хорошо укатанное поле и узнав, кто отличился в этой работе, полковник очень тепло поблагодарил трактористов и людей из группы старшего лейтенанта Серебряного.

Вскоре произвели посадку наши самолеты, и началась боевая жизнь на этом аэродроме. Длина полосы здесь полностью обеспечивала взлет и посадку самолетов с двух направлений. На самолетах И-16 с более мощными двигателями (М-62) некоторые летчики освоили взлет и поперек полосы. Такой взлет требовал поистине виртуозного мастерства и допускался только при крайней нужде.

Вспоминаю, как однажды из Москвы к нам нагрянула большая инспекторская группа, приехавшая на машинах. Возглавлял инспекцию заместитель командующего авиацией Военно-Морских Сил генерал-майор авиации Коробков. Дежурные 8 самолетов И-16 с моторами М-62 в это время находились в лесу, на стоянках, летный состав был в самолетах, обслуживающий персонал рядом с ними. Самолеты, спереди прикрытые ветками, а сверху — маскировочными сетями, совсем не просматривались с дороги.

— А где же аэродром? — спросил один из инспектирующих.

— Вы на нем, — ответил командир полка.

— Где самолеты?

— Замаскированы, вот в этом лесу.

— От кого? — не без ехидства спросил другой член комиссии.

— Наверное, от начальства, — сказал третий. — Ведь такая маскировка в ущерб боевой готовности.

В это время группа подходила к землянке штаба полка, расположенной недалеко от дороги. Я как раз вышел навстречу прибывшим, конечно имея с собой ракетницу, с которой никогда не расставался. Увидев меня, командир полка приказал дать красную ракету — сигнал для взлета. Взметнулась ракета — и вдруг, как в сказке, лес раздвинулся и обнажились 8 самолетов. Ракета еще не успела вернуться на землю, а самолеты, запустив двигатели, прямо с места стоянок начали взлет поперек полосы и, пройдя так низко над дорогой, что нам всем пришлось присесть, взяли направление на Кобону. Получив задание по радио, ведущие покачали с крыла на крыло (обратной связи с

аэродромом самолеты не имели).

— Молодцы! — почти в один голос сказали инспектирующие.

Благодаря нашим усилиям по тщательной маскировке противник очень долго не знал о существовании этого аэродрома. А аэродром приобретал все большее и большее значение, так как близкое его расположение к трассе обеспечивало действия по принципу «из засады».

Отличная маскировка самолетов, техники, людей, правильное использование радиосредств для боевого управления, организация выносного пункта управления самолетами — все это было высоко оценено инспекцией Военно-Морских Сил, и нарком наградил все командование полка именными золотыми часами.

Аэродромы истребителей противника были расположены южнее наших аэродромов, это давало ему значительное преимущество. Фашистские самолеты появлялись на трассе со стороны солнца, а если учесть слабое развитие в то время радиолокации, то это преимущество было немалое. Противник прекрасно изучил тактико-технические данные наших самолетов, обычно знал, в каком районе они патрулируют. Поскольку мы в целях экономного использования самолетов патрулировали на высоте 2–3 тысяч метров, то противник приходил к трассе с преимуществом в высоте, со стороны солнца и, обнаружив наши самолеты, производил на большой скорости атаку, а затем уходил с набором высоты. Заняв вновь позицию для атаки, повторял ее.

Когда наши истребители патрулировали над Кобоной, немецкие самолеты там боев не вели. Наша главная задача заключалась в том, чтобы не допустить к порту бомбардировщики врага, а за его истребителями гоняться мы и права не имели, да и не догнать было, так как «мессеры» имели преимущество в скорости перед «ишачками».

Отсутствие двусторонней радиосвязи весьма затрудняло управление самолетами. Летчики нас слышали, мы их нет, и они были бессильны сообщить обстановку, попросить поддержки. Частично этот пробел был ликвидирован с организацией выносных постов управления (ВПУ). Места для них выбирались непосредственно в районе охраняемого объекта, а при взаимодействии с кораблями — на одном из боевых кораблей Ладожской флотилии. Это позволяло наблюдать за действиями наших самолетов, видеть обстановку в воздухе и своевременно вызывать дежурные самолеты с аэродрома на помощь патрулирующим. На ВПУ всегда находилось ответственное лицо, чаще всего командир или начальник штаба полка. Для связи с аэродромом использовалась, как правило, мощная радиостанция поста в Кобоне. Поскольку этот пост действовал постоянно, у него

была также прямая телефонная связь с командными пунктами аэродромов.

Командовал нашей авиационной бригадой, входившей в состав оперативной группы, Герой Советского Союза полковник И. Г. Романенко (ныне генерал-лейтенант авиации). Звание Героя Советского Союза ему было присвоено еще в 1940 году. Летчик высшего класса, в совершенстве владеющий техникой и всеми видами боевого применения истребителей, он во всем служил примером для личного состава. Несмотря на свою загруженность, он нередко сам водил своих питомцев в бой и после каждого вылета, а в особенности после каждого боя тщательно разбирал и оценивал поведение каждого летчика во время воздушного боя, вносил существенные коррективы в схему патрулирования.

Летчики считали за честь идти с И. Г. Романенко в одной группе на боевое задание. Даже в самой напряженной боевой обстановке он заставлял летчиков заниматься боевой подготовкой применительно к задачам, которые приходилось решать в воздухе.

Комиссаром бригады был Иван Иванович Сербин — также отличный летчик и прекрасный воздушный боец. Однажды в воздушном поединке у деревни Шалдиха он сбил немецкого аса, награжденного всеми орденами рейха. Комиссар пользовался огромным авторитетом среди личного состава.

Храбрым летчиком был командир 3-го гвардейского полка Герой Советского Союза полковник П. В. Кондратьев. Личный пример командиров частей и комиссаров-летчиков И. П. Лукьянова, Героя Советского Союза М. А. Ефимова заражал летчиков боевым энтузиазмом и поднимал их боевой дух.

Особую цементирующую роль для боевого сплочения коллектива сыграла группа летчиков, вернувшихся с Ханко во главе с Героем Советского Союза Василием Федоровичем Голубевым. Каждый из этой группы имел на своем счету десятки побед в воздушных боях.

Кроме того, в бригаде были опытные кадровые командиры Виктор Рождественский, Александр Мясников, Василий Жарников, Георгий Лагуткин, Теплинский, Шварев, Чепелкин и другие.

При наличии такого крепкого ядра молодое пополнение, прибывающее из училищ, быстро входило в боевой строй. Молодым летчикам рассказывали о героических традициях части, о боевых заслугах их командиров и лучших летчиков, вселяли уверенность в свои силы и поддержку опытных товарищей в тяжелую минуту. И скоро молодежь в этом убедилась на практике. «Один за всех, все за одного» — этот непреложный

закон летчиков-истребителей был сознательно принят каждым летчиком.

В связи с этим вспоминается эпизод, происшедший в 1942 году. Вслед за командиром звена младшим лейтенантом Шишацким стал взлетать с аэродрома его ведомый сержант Горгуль. В тот момент, когда он еще не успел убрать шасси, на него навалились два «мессера». Благодаря высокой бдительности Шишацкий вовремя заметил атаку противника и прямо с первого разворота устремился навстречу атакующим. Это спасло Горгуля от верной гибели. В течение 15 минут над аэродромом шел воздушный бой. Неожиданно у Шишацкого заклинило пулеметы. Летчик не растерялся, он продолжал маневрировать, отвлекая на себя внимание гитлеровцев. Видя безуспешность своих атак против ведущего, «мессеры» снова стали наседать на Горгуля с двух сторон одновременно — снизу и сверху. Шишацкий резко снизился, его примеру последовал и Горгуль. Этим маневром наши летчики лишили противника возможности атаковать их снизу. Бой прекратили взлетевшие с аэродрома и прибывшие с трассы самолеты. Противнику ничего не оставалось делать, как ретироваться, не добившись цели. Фашистские асы были посрамлены.

Этот случай послужил хорошим уроком для Горгуля, который впоследствии стал храбрым летчиком, успешно участвовал во многих боях и, как уже было сказано, погиб как герой.

Мужество таких летчиков, как Шишацкий, Александр Агуреев и многие другие, помогало молодежи подавлять робость и быстро приобретать необходимые боевые качества. Из молодого летного состава, который отличился в небе над Ладогой, наиболее запомнились летчики-сержанты: Плахуто, Зизо, Голубев, Бугов, Бабаев, Байдраков, Кириллов, Герасименко, Юров, Гурьянов, Щеголев, Игнатов, Литвиненко и Дмитриев.

Боевая нагрузка была непомерно тяжелой. Каждому летчику приходилось делать по 4–5 вылетов в день. Ведь кроме прикрытия кораблей, Кобоны, охраны трассы мы помогали 54-й армии. А такой помощи требовалось все больше и больше. Как нам ни тяжело было, мы армии в помощи никогда не отказывали. Причем летчики-моряки дрались самоотверженно, неоднократно получая похвалу от командования 54-й армии.

Летчик Алексей Лазукин при штурмовке войск противника был смертельно ранен. Весь в крови, теряя сознание, он все-таки привел самолет на аэродром. «Пусть на моем самолете сражается мой друг Толя Кузнецов», — попросил умирающий Лазукин. После ремонта самолета воля Алексея Лазукина была выполнена.

Ненамного пережил друга и Герой Советского Союза

Анатолий Кузнецов. Во время корректировки артогня его самолет подожгли в районе цели. На пылающем самолете А. Кузнецов не прекращал выполнять задачи до последней минуты жизни.

В ладожский период боевых действий балтийских летчиков особое место занимала операция по уничтожению десанта, пытавшегося захватить остров Сухо. Кроме кораблей флотилии в этой операции участвовали штурмовики и бомбардировщики ВВС КБФ.

Мы поддерживали их действия, а также прикрывали боевые корабли флотилии. Несмотря на тяжелую метеорологическую обстановку (низкая облачность и плохая видимость), наши летчики вели в течение всего светлого времени 22 октября 1942 года бои с самолетами противника, поддерживавшими, а затем спасавшими десант от полного разгрома. В этой операции нами было сбито 15 самолетов противника. Со своей стороны потерь мы не имели.

В деревне Выстав на бугре, что на восточной околице, есть братская могила. Там похоронены Алексей Лазукин, Семен Горгуль и другие боевые друзья. Я и сейчас вижу их молодыми, здоровыми, задорными и вместе с тем не по возрасту серьезными. Многие крылатые богатыри нашли себе могилы под волнами Ладоги и в Волховских болотах. Жить бы им да жить! Но мать-Родина приказала им не пропустить, врага в Ленинград, и они, не задумываясь, до конца выполнили свой долг.

И в этом их бессмертие.

Большие дела на малой трассе

Подполковник в отставке П. В. БОЧКАРЕВ

Петр Васильевич Бочкарев по профессии военный журналист. Он прибыл на Ладожскую военную флотилию в августе 1941 года и в течение всего периода ее боевой деятельности — до октября 1944 года — редактировал краснофлотскую газету „За Родину".

На малой трассе ладожской «Дороги жизни», между портами Кобола — Осиновец непрерывно курсировали тендера.

Из истории известно, что в свое время в русском флоте так называли деревянные парусные суда, длиной почти 22 метра, шириной около 3 метров, водоизмещением до 200 тонн, вооруженные небольшими пушками.

Но не о них пойдет речь. Тендера, плававшие в кампанию 1942 года, совершенно не походили на своих предков конца XVII и первой четверти XVIII веков. Ладожские тендера — это были небольшие металлические суда с автомобильным мотором. Грузоподъемность такого судна 15–25 тонн.

Пришедшие на тендера старые балтийские моряки и молодые

матросы сначала недоверчиво отнеслись к «железным коробочкам», а потом поняли, что на них можно перевезти для Ленинграда массу продуктов и боеприпасов. А тем, кто еще сомневался в этом, старые балтийцы говорили:

— Настоящие моряки смогут успешно воевать и на корыте.

…И повели моряки свои маленькие, тихоходные, с виду неказистые суда по ладожской воде. Ходили и в штормовые дни, и по ночам, и под непрерывными атаками фашистских самолетов. Вероятно, ленинградские конструкторы все свои технические расчеты и основывали в значительной мере на том обстоятельстве, что работать на тендерах будут балтийские моряки. И не ошиблись.

Вначале они делали один-два рейса в сутки. Но уже в июле экипажи передовых тендеров поняли, что можно сделать больше. По инициативе коммуниста старшины 2-й статьи Афанасия Яковлевича Рыбакова в соединении тендеров развернулось социалистическое соревнование за три рейса в сутки.

Ценный почин Рыбакова поддержали партийная и комсомольская организации соединения и политотдел флотилии. В флотильской газете «За Родину» первые материалы, посвященные движению трехрейсников, появились в последних числах июля. 6 августа трехрейсникам был посвящен весь номер газеты. Под лозунгом «За три рейса в сутки!» напечатано письмо ко всем комсомольцам, ко всему личному составу тендеров и мотоботов, в котором старшины тендеров и рулевые призвали личный состав кораблей и судов, действовавших на малой трассе:

«Делать не меньше трех рейсов, перевозить городу Ленина и Ленинградскому фронту больше снарядов и продовольствия… Пусть ненависть к заклятому врагу еще больше кипит в наших сердцах и воплотится в конкретные боевые дела на перевозках!»

Через несколько дней газета снова бросает клич: «Шире движение трехрейсников! Поможем Ленинграду разорвать кольце вражеской блокады!» Под этой шапкой дается несколько материалов, показывающих, что трехрейсники — это уже не единицы, что их становится все больше и больше. Газета призывает неустанно бороться за то, чтобы все корабли делали по три рейса в сутки. Осенью, которая уже надвигается, будет труднее снабжать Ленинград всем необходимым. Нужно использовать каждую минуту навигации, чтобы не только обеспечить ленинградцев и воинов фронта всем тем, что им требуется сейчас, но и создать нужные запасы.

В скором времени три рейса в сутки стали делать не только тендера отряда, но и многие тральщики и буксиры.

Огромную работу проделали тендера на малой трассе. В

кампанию 1942 года они перевезли для Ленинграда многие тысячи тонн продовольствия и боеприпасов, вывезли десятки тысяч ленинградцев. Особенно больших успехов добилась группа тендеров капитан-лейтенанта Степаненко. За три месяца было сделано около тысячи рейсов, перевезено 13 000 тонн груза и около 50 000 пассажиров.

Подвиг старшины тендера Владимира Малафеевского

Работа ладожских моряков на тендерах — это героический подвиг, яркий пример стойкости и бесстрашия в бою.

Но среди всех героических дел и подвигов тендеристов особо выделяется беспримерный подвиг старшины тендера комсомольца Владимира Малафеевского.

…Ранним октябрьским утром Владимир привел свой тендер к ленинградскому берегу с грузом продовольствия. Было тихо. Прикрытое плотным одеялом тумана, озеро, казалось, спало. Владимир смотрел на эту безмятежную картину и думал о мужестве осажденного Ленинграда, видел погасшие от голода глаза ленинградских детишек, скорбные лица их матерей… Надо спешить! Надо больше доставить продуктов для ленинградцев и боеприпасов для морских и сухопутных пушек.

— Завести мотор! — приказал старшина.

Опорожненный тендер быстро отошел от пирса и скрылся в тумане. В пути туман неожиданно рассеялся и небо немного прояснилось.

В такую погоду фашистские самолеты, как бандиты из-за угла, нападают буквально на все, что появляется на поверхности озера. Не пропустили они и буксирный пароход, который шел с баржей навстречу тендеру Малафеевского.

Экипаж буксира стал отбиваться пулеметно-пушечным огнем. Но после второго захода самолетов на пароходе замолчало орудие, вышли из строя многие члены экипажа. Караван оказался в бедственном положении.

Помощь пришла неожиданно. Видя, что буксир и баржа находятся в опасности, старшина Малафеевский и матросы Гребешков, Веселов и Слобожанин приняли смелое решение — вступить в бой с самолетами, отвлечь их от каравана, груз которого предназначался для Ленинграда.

На тендере нет ни пушек, ни пулеметов. У Малафеевского и его товарищей был лишь автомат и три обыкновенные русские винтовки. Более чем мало для боя с четырьмя вражескими самолетами, вооруженными совершенными пушками и

пулеметами! Но силы моряков умножало высокое чувство товарищества и жгучей ненависти к врагу. Навстречу фашистским самолетам потянулась цепочка пуль автомата. Раздались одиночные выстрелы из винтовок. Выстрелы моряков прозвучали дерзким вызовом фашистским летчикам на поединок.

Оставив буксир, «мессершмитты» бросились на смельчаков, обстреливая тендер из пушек и пулеметов. Малафеев-ский резко повернул тендер вправо. Выпущенные фашистами пули и снаряды прошли за кормой тендера.

…Одна атака самолетов сменялась другой. Ливень пуль и снарядных осколков обрушивался на судно. Ранен Слобожанин, ранен Гребешков. А Малафеевский все стоял у руля, ловко увертываясь от обстрела противника, все дальше и дальше уводя самолеты от каравана.

Фашисты прямо озверели. Они буквально засыпали тендер пулями и снарядами. Малафеевского одновременно ранило в грудь, руку и ногу. Он покачнулся, в глазах сделалось темно. Но в сознании мелькнула мысль: «Выстоять во что бы то ни стало». Собрав последние силы, Владимир выстоял. Тендер, потерявший на некоторое время управление, снова завертелся то вправо, то влево, сбивая с курса противника.

Вдруг стало необычно тихо. Не слышно ни противного воя моторов, ни выстрелов. Малафеевский с трудом поднял голову. Вражеские самолеты, расстреляв весь комплект боеприпасов, уходили за облака. Еле держась на ногах, Владимир отошел от руля, посмотрел в трюм. Через многочисленные пробоины корпуса судно наполнялось водой.

«Надо спасать тендер», — решил Малафеевский. По трапу он спустился вниз, разорвал бумажный мешок с деревянными пробками и вместе с Веселовым стал забивать пробоины. Ему было очень тяжело, хотелось лечь, немного отдохнуть. Но отдыхать еще рано. В тендер все еще поступала вода, да и раненые товарищи нуждались в помощи.

Забив последнюю пробоину, Малафеевский ослабевшими руками кое-как перевязал Слобожанина и Гребешкова. Он уже приготовил бинт, чтобы наложить его на свою грудь. Но не успел. Силы окончательно оставили Владимира, и он потерял сознание.

В госпитале герой-комсомолец умер. Он победил в неравной борьбе ценою собственной жизни. До последнего дыхания выполнил моряк перед Родиной долг комсомольца-воина.

Он защищал Ленинград, и ленинградцы никогда не забудут имени молодого ладожского героя.

А. Н. ТАРАСЕНКОВ

Анатолий Кузьмич Тарасенков (1909–1956) — известный критик, литературовед, автор многих книг о советской поэзии и прозе. В годы Великой Отечественной войны редактировал газету „На боевой вахте", работал в газете „Красный Балтийский флот" и в оперативной группе писателей, которой руководил Всеволод Вишневский. В мае 1942 года Анатолий Кузьмич был направлен в газету Ладожской военной флотилии „За Родину".

Ниже публикуются отрывки из дневниковых записей и очерков Анатолия Тарасенкова, написанных им на Ладоге в 1942–1944 годах.

На тендерах

Странное у них название — у этих маленьких и сравнительно тихоходных кораблей, лишь недавно вступивших в строй, но уже успевших сделать большие и полезные дела. «Тендера» — для слуха моряка это звучит непривычно, это скорее из

железнодорожного лексикона.

Город, стиснутый блокадой, изобретал. Он создал этот новый тип судов для Ладоги — диковинные железные коробки: не то понтоны, не то большие утюги. Внутрь поставлен автомобильный мотор, приделан руль. Таких «кораблей» было построено много десятков, ленинградцы изготовляли их под бомбежками и артобстрелами и назвали их «тендера».

Изо дня в день несут они свою транспортную службу, делая по нескольку рейсов в сутки. Кто на них плавает? Это в большинстве своем старые, опытные речники, поколение тридцати-тридцатипятилетних людей, успевших за годы пятилеток основательно овладеть своими профессиями. Вот один из лучших тендеров, как правило, перевыполняющий план перевозок. Его старшина Григорий Кнуров до войны был капитаном двухсоттонника в Азовском море, моторист Анатолий Куликов служил механиком гаража под Вологдой, моторист Серафим Иванин и до войны был мотористом, только на сухопутье, строевой Анисим Жуда работал агентом аптекоуправления в Москве.

Сегодня эти люди тендеров героически трудятся для победы Ленинграда. Кнуров и Куликов побывали сами этой весной в городе Ленина. Они были посланы на завод, чтобы участвовать в строительстве тендера и принять его, когда он будет готов. Под артобстрелами немцев ленинградские рабочие вместе с ладожскими моряками сваривали корпус, ставили рулевое управление, приспосабливали мотор. Кнуров и Куликов видели, какие тяготы блокады перенес великий город, как настоятельно необходима для его жизни и борьбы славная ладожская водная «Дорога жизни». И когда тендер был спущен на воду и за его кормой запенились волны неспокойного озера, Кнуров и Куликов начали работать так, как велела им совесть советских патриотов.

Они грузят свой маленький тендер до отказа. Много десятков рейсов сделал корабль, перевезя сотни тонн груза, тысячи пассажиров — военных и штатских.

Моряки присмотрелись к своему кораблику, покопались в деталях. Заработала смекалка. Поставили новый винт, покрупнее.

В результате ход тендера заметно — процентов на 20–30 — увеличился, а это дало возможность увеличить и количество рейсов, умножить тонны перевозок и начать перевыполнять план. Если только погода позволяет, моряки сами нажимают на погрузочные организации: «Отправляйте нас скорее в очередной рейс. Ленинград ждет. Время не терпит!»

Когда нужно, моряки сами помогут погрузить и выгрузить свое суденышко, хотя это и не входит в их обязанности.

Условия труда и отдыха у людей сложные. Сготовить обед не на чем — получают сухой бортовой паек. Спят здесь же, у машины.

Так работают на тендерах.

И радостно, что пример катера старшины Григория Кнурова не исключение. Моторист Леонид Вострецов — бывший механик МТС и рулевой Борис Ильин — кадровый военный моряк, дравшийся на Эзеле и в Кронштадте, работают не хуже. Так же, как Кнуров и Куликов, они участвовали в «монтаже» своего судна, так же борются они за перевыполнение плана перевозок, испытывают и побеждают те же трудности.

Достаточно упоминания имени рулевого Меркулова, молодого беспартийного паренька. Его тендер шел из Ленинграда, вез эвакуированных женщин и детей. В пути на него налетел «мессершмитт», пошел над самой водой и начал бить по безоружным людям из пушек и пулеметов. В результате бандитского налета несколько человек было ранено. Серьезное ранение получил и Меркулов. Но он не покинул свой пост. Он знал: страна доверила ему самое драгоценное — человеческие жизни. Он довел свой тендер до берега Большой земли. Его сразу отправили в госпиталь. Он не хотел ложиться, думал подлечиться на месте. Меркулову объяснили серьезность его положения.

Он вздохнул:

— А вернут меня сюда, на Ладогу, на мой тендер, после поправки?

— Конечно, товарищ…

Потомственный русский моряк

Всю свою жизнь проработал на море старый матрос Седов. Год за годом водил он пассажирские пароходы из Кронштадта в Ленинград, стоя в рулевой рубке. В 1909 году у Седова родился сын Андрей. С первых лет своего детства он начал привыкать к морю. И естественно, что когда молодой парень подрос, он по примеру отца стал моряком. По путям, сотни раз исхоженным отцом, начал водить суда Андрей Седов.

Может быть, до конца своих дней он остался бы рулевым каботажного плавания. Но Великая Отечественная война превратила Седова в военного моряка. Пароход «Щорс» был переброшен на Ладогу. Вместе с ним пошел и Андрей Седов. В горячие дни боев за Шлиссельбург судно занималось перевозками войск. Однажды в темную ночь пароход сел на мель невдалеке от крепости «Орешек». Немцы уже были в Шлиссельбурге. Когда

наутро они увидели потерпевший аварию пароход, заговорила артиллерия. Безоружное и неподвижное судно было подожжено фашистами.

Славные традиции русских моряков были крепко заложены в душе Андрея Седова: последним сошел он с борта гибнувшего судна, переправив на берег всю его команду.

Вскоре опытного рулевого назначили на один из военных транспортов флотилии. Он и здесь показал себя знающим моряком, храбрым и стойким воином.

Тяжелые испытания выпали на его долю, из родного Ораниенбаума приходили вести одна другой горше: умер от голода старик отец, убило снарядом жену Андрея, погибли обе его дочери — шестилетняя Валя и новорожденная Эльза.

Гневом и ненавистью к врагам горит сердце Седова. В свой труд на корабле он вкладывает всю силу душевных переживаний, о которых не всегда можно рассказать словами.

Корабль, на котором служил Седов, работал на малой ладожской трассе. Он находился посреди пути, когда налетели вражеские самолеты. Пулеметчики корабля отбили их яростные атаки, но все же одному самолету удалось положить четыре крупные бомбы у самого борта.

Веер осколков полетел на мостик, в надстройки. Командир корабля и его помощник были убиты наповал. В двух местах перебило штуртрос. В надводной части борта зияло свыше 80 пробоин. Седов стоял на руле. В голову ему впились осколки.

— Можешь вести корабль? — спросил Седова механик.

— Могу… — превозмогая боль, ответил рулевой.

Тут же, в рубке, сделали Седову перевязку. Матросы восстановили штуртрос. И русский моряк Седов повел корабль в порт.

Он выполнил свой долг до конца. Орденом Красного Знамени отмечен его подвиг.

Военврач Нина Рыбина

Корабль, на котором вот уже скоро четыре месяца плавает военврач 3-го ранга Нина Петровна Рыбина, в мирные времена совершал рейсы прогулочно-экскурсионного характера. Мягкие диваны, большие окна, нарядная окраска — все это говорит о прежнем назначении корабля.

Диваны нынче пообтерлись, стекла во многих местах заменены фанерой, белая краска уступила место голубовато-серой, под цвет ладожских вод. И пароходик, перевозивший

когда-то ленинградских юношей и девушек, желавших провести воскресный день на воде, поближе к природе, превратился в судно военно-медицинского назначения.

Трудная и на первый взгляд неблагодарная роль выпала на долю Рыбиной. После работы в одном из ленинградских госпиталей, где она за время войны стала начальником отделения, на Ладоге ей пришлось взяться за эвакуацию раненых с фронта через озеро.

Много раненых уложено на носилки руками Рыбиной, перенесено под ее контролем на пароходик, выгружено на берег, отправлено в тыл. Как будто несложно все это, но сколько потребовалось энергии, распорядительности от этой двадцатичетырехлетней женщины, чтобы усталые, подчас придирчиво раздраженные, страдающие люди чувствовали себя как можно более покойно!

Рейс следует за рейсом. Часто не приходится и думать о сне, лишь бы успеть между приемом больных почиститься, помыться…

В первые дни навигации погрузка раненых у Нины Петровны занимала до четырех часов, затем это время свелось к полутора часам.

Однажды на озере разыгрался шторм. Корабль не мог подойти к пирсу. Пришлось долго отстаиваться на рейде, а к этому пароход не приспособлен. Раненые изрядно проголодались. Нина Петровна раздобыла продукты, организовала для больных чай с бутербродами. С этого дня питание раненых во время рейса через озеро стало обычаем. Нелегко было организовать это в крохотном камбузе, но сказались настойчивость и инициатива Рыбиной.

Был случай — обычный на войне. Пароход пришел поздно, около часа ночи; разгрузили больных, и вдруг в воздухе появились немецкие бомбардировщики. Свист летящих бомб, разрывы совсем рядом с кораблем.

Нина Петровна на боевом посту — на верхней палубе. Медсестры развертывают пункты первой помощи… У корабельного сигнальщика осколком были оторваны два пальца. Несмотря на бомбежку, Рыбина сделала ему перевязку. Раздались стоны из каюты штурмана, и Рыбина бросилась туда: капитан-лейтенант Семенов лежал на полу, истекая кровью, прижав своим телом дверь. Войти в каюту невозможно было. Рыбина выбежала на палубу и через окно пробралась к раненому. Больших трудов стоило остановить кровь, у штурмана был перелом бедра. Рыбина впрыснула морфий, чтобы умерить боль, ввела противостолбнячную сыворотку. С остальными, легко раненными, управилась помощница Рыбиной медсестра Натархина…

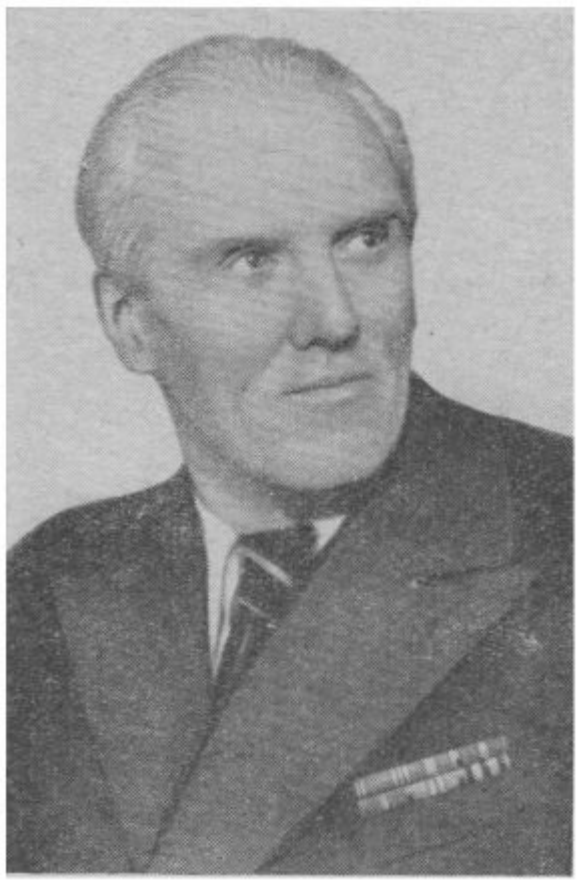
А зенитчики тем временем отстаивали корабль. И отстояли его.

Рыбина уже свыклась с кораблем, морская служба пришлась ей по душе. Крепко полюбили ее краснофлотцы и командиры за энергию, за храбрость и трудолюбие.

— Морячка! — говорят о ней. — Настоящая морячка!

И это звучит как высшая похвала.

Ладога — дорога боевая…



НИКОЛАЙ ТИХОНОВ

Николай Семенович Тихонов — известный советский поэт, переводчик и общественный деятель. В годы Великой Отечественной войны находился в блокированном Ленинграде. Как и все ленинградцы, Н. С. Тихонов постоянно интересовался обстановкой на Ладожском озере, на героической трассе — „Дороге жизни", внимательно следил за боевыми делами Ладожской военной флотилии.

Публикуемая ниже статья была напечатана в газете ЛВФ „За Родину" 3 октября 1942 года.

Ранней весной я летел над Ладогой. Зимняя дорога — «Дорога жизни» — кончалась. Уже были разводья. Уже снег почернел, лед ломался. Кончался героический период зимней Ладоги, уходил под воду тот широкий путь, по которому шел бесконечный поток грузов Ленинграду и фронту. Самолет шел почти бреющим полетом, и стало видно, как среди маленьких сосенок и елок стоят вмерзшие в снег крошечные суденышки. Высота делала их небольшие размеры еще более незаметными. Их было много, и, как антенны, торчали тоненькие мачты в голубом весеннем воздухе.

Но я знал, что это не простая флотилия. Это могучий Ладожский флот с экипажами испытанных моряков. И действительно, наступили дни навигации, и каждое из этих маленьких судов получило свою миссию, свой боевой приказ. На смену воинственному племени дорожников и шоферов пришли отважные моряки. По широкому простору Ладоги устремились всевозможные корабли и кораблики.

Под обстрелом, под бомбежкой перевозили они день за днем пассажиров этого лета: эвакуируемых ленинградцев детей, женщин, перевозили ценные грузы и все, что нужно для обороны великого города.

По волнующейся голубой дороге ладожских вод в город устремились потоки продовольствия и боеприпасов. Ленинград знал хорошо, кому он обязан каждым мешком муки, каждым кулем сахара, каждым ящиком крупы. Ленинград знал, что есть преданные и храбрые дети Родины, которые не выдадут, которые не подведут, которые найдутся в самых трудных обстоятельствах, которых ничем не запугаешь. Это — моряки Ладожской флотилии.

Ленинградцы знали, что работа на Ладоге требует особых качеств. Бурное озеро, враги на берегу, враги в небе, враги, грозящие с севера на воде, — все это презирали и преодолевали ладожские моряки. Простые, суровые люди крепко держали штурвал в своих привычных руках.

Боевая дорога через Ладогу, как и зимой, когда она имела указатели, ледяные домики и регулировщиков, работала полным ходом. Много подвигов совершено скромными бойцами Ладожской флотилии, много сделано славных дел, много опасных переходов совершено с похвальной точностью.

Хорошо поработали ладожцы. Сейчас снова осень. Сентябрьские штормы уже вздымают седые валы и бросают

легкие суденышки в водяную бездну, глухо ударяют в берега. Туманы и дожди закрывают горизонт. Все так же непрестанно работают люди Ладоги, видя, что до окончания навигации остались считанные дни.

Дорогие моряки Ладоги! Ленинград, великий боец, отразивший все атаки свирепого врага, закованный в броню, сам наносит врагу сокрушительные удары. Он неприступен благодаря постоянному бодрствованию и совершенствованию своей обороны. Он тоже готовится к новой зиме, блокадной и суровой. Скоро Ладога покроется первым салом, потом и ледяной корой. Наладить дорогу сразу не удастся. Будет перерыв, когда ни корабль, ни грузовик не смогут преодолеть водную преграду.

Прервется аккуратное снабжение. Что это значит? Это значит, что героические моряки Ладоги должны удвоить, утроить свои усилия по перевозкам, должны напрячь все силы, все умение, чтобы больше перевезти, больше закинуть грузов в Ленинград. Надо, чтобы еще и еще выросли запасы для великого города.

Зимой не сделать того, что можно сделать летом, и надо сейчас совершить еще больше рейсов, еще быстрее оборачиваться между пристанями, еще больше брать груза.

Родина переживает грозное время. Враг рвется на юг, не жалея жертв. Но он, истекая кровью, может совершить бешеный прыжок отчаяния и на наш город, может попытаться снова отрезать нас неожиданным ударом. Надо быть наготове, надо быть стойкими и зоркими. Надо быть терпеливыми и запасливыми бойцами. Чем больше даст Ладога Ленинграду запасов продовольствия и боеприпасов, тем спокойнее, тем увереннее будет стоять наш чудесный, прекрасный город.

В ожесточенной борьбе советский народ завоевал себе свободу двадцать пять лет тому назад. Перенося всевозможные лишения, отбивая натиски всевозможных врагов, все преодолел он и вырвал победу. Сегодня снова приходится советскому народу праздновать день Октября в ожесточенных сражениях со смертельным врагом, который хочет лишить нас всех завоеваний Октября и кинуть наш народ во тьму средневековья.

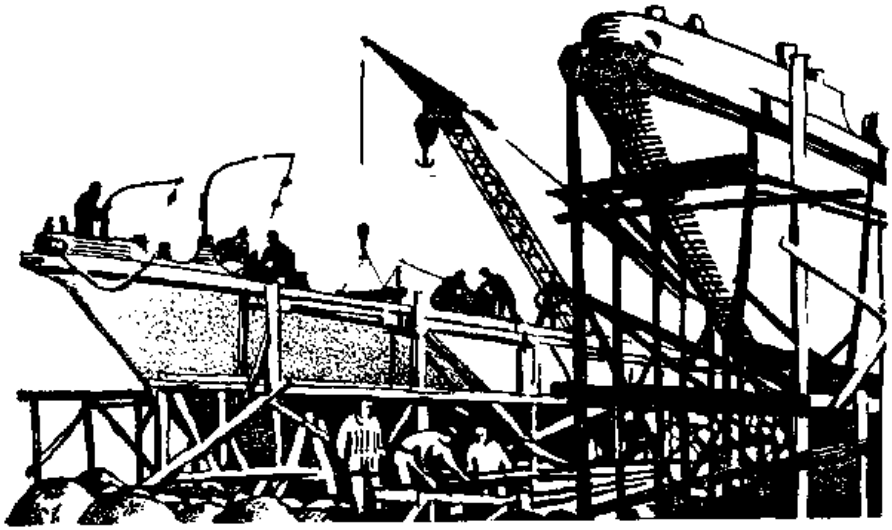
Не будет этого, не выйдет это дело у врага. Будет он истреблен и уничтожен! Но для этого надо напрячь все силы и в тылу, и на фронте, особо у нас, где и город — фронт, и озеро — фронт, и где ради великого дня мы должны не посрамить заветов прошлого и быть достойными встретить славную годовщину новыми победами.

Во имя прошлого и будущего, во имя счастья нашего народа, во имя счастья каждого советского человека напряжем все усилия, братья-ладожцы! Покажите, на что вы способны, когда пускаете в

ход все свое уменье мореплавателей, все свое искусство и всю отвагу. Ни враг, ни бури пусть не будут вам преградой.

Вперед, дорогие ладожцы, вершите новые боевые дела, работайте бесстрашно и неустанно, победа будет за нами!

Забыв про отдых и покой



Как был порт сооружен

Инженер-полковник В. Я. ЛЕВИН

Владимир Яковлевич Левин в 1941–1942 годах был главным инженером строительства сооружений, обеспечивавших „Дорогу жизни". Одним из основных объектов строительства в то время являлся порт на западном берегу Ладожсного озера — в бухтах Морье и Осиновец.

Поскольку речь зашла о знаменитой «Дороге жизни» на Ладоге, мне хотелось бы рассказать о строительстве Осиновецкого порта, который был ее началом и концом. Значение этого порта в те годы трудно переоценить.

Фашисты блокировали город Ленина. На нашем западном берегу Ладожского озера Осиновец был единственным перевалочным пунктом, связывающим Ленинград с Большой землей.

К ветхому рыбацкому пирсу у Осиновецкого маяка могли подходить только мелкие суда. Невдалеке находилась бухта Гольсмана, где имелись небольшие причальные стенки. Глубины здесь тоже были невелики.

Перед военными инженерами Краснознаменного Балтийского флота командование поставило задачу — в кратчайший срок создать порт, способный обеспечить прием и отправку огромного потока грузов. В этот порт должны были заходить все корабли, действующие на Ладожском озере.

Работа предстояла громадная. Усложнялась она обстановкой на фронте, близостью противника. Мы понимали все это и трудились не покладая рук.

После проведенных изысканий созрело решение — соорудить основной узел причалов у Осиновецкого маяка. Предстояло удлинить существующий пирс и построить новый, подвести к причалу ветку железной дороги. Пирс решили делать ряжевой конструкции, заполнять камнем; верхнее строение— из мощных деревянных пакетов и дощатых настилов. Береговые сооружения создавались с таким расчетом, чтобы они могли обеспечить укрытие личного состава и перевалку грузов с кораблей в железнодорожные вагоны.

В нескольких километрах от станции Борисова Грива, где была перевалочная база эвакопункта, намечалось строительство Каботажной гавани — мелководного причала на сваях. Гавань предназначалась для эвакуации населения на небольших судах-тендерах.

Между Осиновецким маяком и бухтой Гольсмана планировалось построить новую гавань, рассчитанную также на мелкосидящие суда. Интересно, что опорой для пирса здесь послужила затонувшая баржа.

В бухте Гольсмана из-за ее малых размеров создать что-либо дополнительно было крайне сложно. И все же для строителей нашлось дело. Они расширяли и укрепляли причальные стенки, возводили береговые сооружения, прокладывали железные и шоссейные дороги.

Берег озера в районе Осиновецкого порта оставался все же открытым. В штормовую погоду укрыться судам было негде. Поэтому в бухте Морье пришлось строить брекватор — мощное заградительное сооружение в виде мола из крупного камня. Головная, ряжевая его часть создавала дополнительный причальный фронт. Брекватор дал возможность соорудить ряд небольших пирсов, защищенных от волны.

Наши предложения и наметки одобрили военные инженеры во главе с начальником инженерного отдела КБФ Т. Т. Коноваловым. Затем их утвердили командующий флотом В. Ф. Трибуц и Военный совет Ленинградского фронта. Так родился план создания Осиновецкого порта.

Инженерное обеспечение на Ладоге и Неве в сентябре 1941

года находилось в ведении нескольких оперативных групп инженерного отдела флота. В начале 1942 года было организовано специальное военно-морское строительство. В его состав вошли два инженерных и два строительных флотских батальона, 13 батальонов Ленинградского фронта (саперные, строительные, мостостроительные, дорожные, автомобильные). Позднее вместе с нами работали также воины железнодорожной бригады полковника Матишева. Они строили железнодорожный узел Осиновец — Морье.

Наш основной штаб располагался в поселке Морье. Начальником строительства был назначен прибывший с полуострова Ханко военинженер 2-го ранга Н. И. Патрикеев. Приехало много опытных инженеров флота: Г. А. Архангельский, С. Н. Бирюков, А. П. Каменев, В. Д. Ласси, механик В. П. Агронов, позже — В. В. Ярыгин и многие другие. Меня назначили главным инженером строительства.

Проектные решения и техническую документацию мы готовили на месте: обследовали глубины, изыскивали подручные местные материалы (лес, камень). Все это делалось в сжатые сроки.

И вот началось сооружение порта. Большой ущерб строительству наносила авиация противника. Бывали дни, когда в звездных налетах участвовало по 50–60 самолетов, они разрушали уже сделанное, и приходилось много сил затрачивать на восстановительные работы.

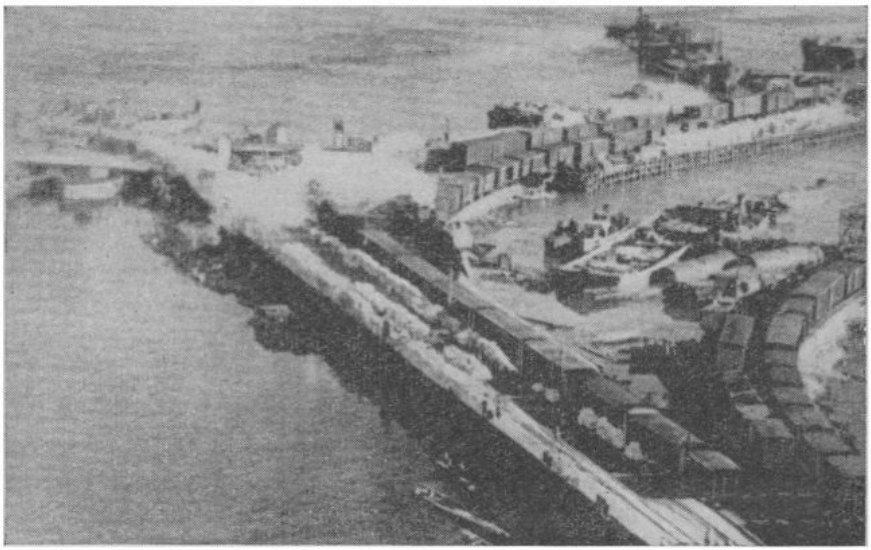
Огромные трудности выпали на долю коллектива строителей. День за днем нарастал трудовой энтузиазм. Люди сутками не уходили со своих объектов. Лес, а его требовалось тысячи кубометров, рубили в ближайших районах, за линией маскировки. Доставляли его к дорогам, как говорится, на собственном горбу. К пирсу бревна подвозили автомашинами. Старательно работали шофер Н. П. Инихов и многие другие. Камень брали на берегу — здесь его было много. Металлическими поковками строительство обеспечивала маленькая мастерская, созданная в бухте Морье старым кадровым рабочим механиком А. Н. Дудником.

Уже весной 1942 года Осиновецкий порт выглядел внушительно и функционировал нормально.

В самом начале навигации к нам прибыл уполномоченный Государственного Комитета Обороны Алексей Николаевич Косыгин. Ознакомившись с работами, он поблагодарил коллектив за самоотверженный труд, а потом поставил перед нами еще одну задачу. Очень сложную.

А дело вот в чем. Все сооружения порта строились в расчете

на перевалку сравнительно легких грузов — продовольствия, боеприпасов, легкой военной техники и имущества, а также на перевозку людей. Теперь же требовалось вывезти из Ленинграда тяжелые станки, краны, паровозы, вагоны. Все созданные огромным трудом причалы оказались не приспособленными для таких грузов. Нужно было усилить конструкции пирсов. Алексей Николаевич дал нам всего две недели. Время не ждало!



Порт Морье — Осиновец (вид с маяка). 1942 г.

Для предстоящей перевалки тяжелых грузов мы выбрали новый причал у Осиновецкого маяка, стенку бухты Гольсмана и брекватор в бухте Морье. В короткий срок, ценою величайшего напряжения сил личного состава (приходилось одновременно восстанавливать разрушенное после налетов вражеской авиации) нам удалось укрепить причалы. Строители сменили деревянные опоры, увеличили мощности прогонов и настилов, проложили на причалах рельсы.

Наконец началась обкатка путей паровозами и железнодорожными кранами. И тут выяснилось, что наши сооружения дают значительную усадку. Комиссия их не приняла, считая, что они недостаточно устойчивы.

Первые дни нам пришлось самим вести погрузочно-разгрузочные работы на новых причалах, чтобы безусловно доказать состоятельность наших расчетов и возможность эксплуатации сооружений. При этом мы продолжали усиливать верхние строения, выравнивали пути. И так почти десять суток. В конце концов причалы стали безотказно устойчивыми. Комиссия их приняла, и тяжелые грузы пошли.

Строительство слипа в районе бухты Гольсмана.

Однако не успели мы снять своих инженеров, как вдруг на пирсе у Осиновецкого маяка упал 30-тонный железнодорожный кран. Конечно, у многих создалось впечатление, что виноваты строители. Назначили комиссию для расследования. Выяснилось, что вылет стрелы крана не соответствовал грузу, и падение крана — вина эксплуатационников.

Весной 1942 года из Ленинграда на Ладогу по железной дороге прибывали катера, подводные лодки и другие суда. Чтобы спустить их с платформ на воду, построили железнодорожный слип в районе бухты Гольсмана. Длина его достигала 200 метров. От берегового уреза водолазы уложили каменную постель для подводного железнодорожного полотна.

Водолазы проявляли большое мужество. Частые налеты авиации противника, увеличенный радиус действия ударной взрывной волны под водой не давали им возможности нормально работать. Как только появлялись самолеты, подводные мастера должны были немедленно выйти на поверхность, занять места на тендерах и рассредоточиться. Я несколько раз спускался под воду вместе с водолазами и лично убедился, насколько тяжело в этих условиях работать.

Смонтировав полотно на продольных брусьях с поперечными шпалами, его спустили на воду. Этот путь был похож на огромную плавающую змею. Причем, плавала она так, что верх рельсов находился на 2–3 сантиметра ниже уровня воды. Когда человек шел по полотну, казалось, что он «идет по морю, яко по суху».

Не сразу удалось добиться, чтобы при затоплении полотно ложилось на предназначенное ему место. Вначале оно даже перевернулось из-за сильного ветра. Только с помощью двух мощных буксиров его привели в нормальное положение и уложили точно на подготовленную каменную постель.

По слипу на воду было спущено много различных судов. Спускались по нему также железнодорожные цистерны, которые затем, как понтоны, буксировали через Ладогу на восточный берег. В Кобоне по такому же слипу их вытаскивали на железнодорожные пути.

Особенно много затруднений возникало при спуске подводных лодок. Остойчивость их при снятом балласте (а именно так перевозили подлодки по железной дороге) очень невелика. Малейший крен платформы в момент, когда отданы стропы, мог привести к опрокидыванию лодки. Поэтому мы очень тщательно выравнивали железнодорожные пути. Спуск производили подвижным составом, на одном конце которого находился транспортер с лодкой, а затем шло прикрытие из 15–20 платформ. На другом конце состава был паровоз.

Лодка всплывала в 120–140 метрах от берега, катера — в 70–80 метрах.

К лету 1942 года наш коллектив в сжатые сроки оборудовал Каботажную гавань. Дноуглубители Балттехфлота, руководимые А. С. Гребенщиковым, очень быстро прорезали в грунте подходный канал к берегу. На сваях, забитых вдоль него, мы в короткое время построили довольно длинный причал. Здесь одновременно могло швартоваться 10–12 тендеров. Отсюда на Большую землю отправлялись десятки тысяч эвакуируемых ленинградцев.

Много сложных работ выполнили военные строители на Ладоге. Но никогда не забудется эпопея сооружения Осиновецкого порта, положившего начало «Дороге жизни».

Подводные мастера

Инженер-полковник запаса В. Н. КАРПОВ

Владимир Кузьмич Карпов с начала и до конца действия водной трассы, Дороги жизни" руководил водолазными работами на западном берегу Ладожского озера. Как главный инженер 27-го отряда подводно-технических работ участвовал в прокладке нефтепровода и электрокабеля по дну Ладожского озера в период блокады.

События, о которых пойдет речь, происходили более двадцати пяти лет назад, в первые годы Великой Отечественной войны. Но они не изгладились из памяти. И все же, чтобы никого и ничего не забыть, мы, старые друзья, много раз собирались вместе, уточняли детали, старались вспомнить подробности и снова, как в прошлые годы, шли рядом с героями минувших лет.

В написании этих воспоминаний автору помогали руководители водолазных работ М. Г. Королюк, Б. Н. Соколов, водолазные специалисты Ф. П. Китченко, Л. Г. Молчанов и другие, чей труд содействовал разгрому врага на Ленинградском

фронте.

В то время водолазам часто приходилось работать в условиях артиллерийского обстрела и налетов авиации. Осиновецкий порт особенно привлекал фашистов. Здесь был большой маяк, железнодорожный путь к озеру и причалы значительной протяженности.

До прибытия группы специалистов из Свирицы осиновецкую группу возглавлял опытный инструктор Ф. П. Китченко. Потом командиром был назначен М. Г. Королюк.

Поднимаем зерно

В сентябре 1941 года гитлеровцы предприняли массированные налеты авиации на Осиновецкую базу. Им удалось потопить несколько судов и барж, в том числе две баржи с зерном у самого причала. Командир базы Н. Ю. Авраамов приказал водолазной группе поднять зерно.

Баржи находились на небольшой глубине — их палубы виднелись на поверхности озера. Зерно же покрывал двухметровый слой воды. И было оно не в мешках, а россыпью. Подобные грузы сравнительно легко поднимаются насосами. Жидкая масса сливается в ящики, из которых вода затем уходит через мелкие отверстия и щели, а груз остается. Этот способ водолазы сначала и применили. Однако зерно, которое пробыло в воде более суток, сильно размягчилось и, проходя через лопасти насоса, разбивалось.

Водолазы пробовали применить различные ковши и ведра, наполняли их под водой и затем поднимали на палубу по простейшим трапам. В этом случае зерно не повреждалось, но производительность была чрезвычайно низкой: каждая водолазная станция поднимала за 6 часов не более 15–18 мешков. Старшина станции Л. Г. Молчанов, водолазы В. И. Курс, В. Ф. Осмолков, М. В. Усанов, Л. И. Вишневский, С. К. Булаев, П. В. Медведев, И. И. Вербицкий работали по 5–6 часов, но дело продвигалось медленно. Надо было что-то придумать, чтобы ускорить выгрузку. Каждый вечер в землянке обсуждались различные способы подъема, но тут же отвергались — ни один из них не подходил.

Водолаз П. В. Медведев.

В это время в Осиновец прибыл начальник Экспедиции подводных работ (ЭПРОН) контр-адмирал Ф. И. Крылов. Он прошел по палубе баржи и остановился у водолазной станции. Наша работа ему не понравилась. Он обещал прислать из Ленинграда специальный гидравлический насос-эжектор, который незадолго до войны изготовили для устройства траншей под водой в песчаных грунтах. Насос не имел подвижных частей и, следовательно, не должен был разбивать зерно.

Действительно, на другой день к нам прибыли конструктор эжектора инженер А. Ф. Маурер и механик Гриша Мазнин с насосом. Установили насос, подвели к нему по шлангам воду под давлением от гидромонитора. И уже через два часа началась откачка зерна. Толстой струей потекло оно из затопленной баржи. Теперь разгрузка пошла быстро: за час работы насоса стали поднимать по 10–15 тонн. Вода снова сливалась в трюм судна, а зерно оставалось в большом деревянном ящике. Его засыпали в мешки и относили в вагоны. Вечером состав

отправляли в Ленинград.

Через два дня мы получили еще два насоса, и Гриша Мазнин установил их на другой барже.

Когда выгрузка шла полным ходом, фашисты предприняли налет на Осиновецкий порт. Они сбросили несколько бомб. Одна из них угодила в корму баржи, где в это время Мазнин устанавливал четвертый эжектор. Взрывом бомбы корма судна была повреждена. В воде плавали обломки бревен. Гриша каким-то чудом остался жив. Цепляясь за бревна, он с трудом держался на воде. Ему подали багор и вытащили на берег.

Гриша получил сильный ушиб. Силы оставили его. Через час мы отправили нашего помощника в Ленинград, в госпиталь. Хорошая физическая закалка и выносливость помогли Грише быстро поправиться.

Водолазные работы в Осиновце проводились круглосуточно. В сентябре и октябре из затонувших барж мы подняли свыше четырех тысяч мешков зерна, большое количество мешков с мукой, крупой и другими продуктами.

К этому времени в нашей группе уже было около ста водолазов, взрывников и мотористов. Много и хорошо трудились В. Д. Дмитриев, В. И. Иванов, А. М. Кутаков, В. И. Курс. Ф. К. Кузенный, П. В. Медведев, П. И. Никитин, М. Г. Паньшин, Т. М. Сезонов, М. В. Усанов и другие.

Жизненные условия в этот период были очень тяжелыми. Водолазы получали по 300 граммов хлеба, немного круп и очень мало жиров. А работа у них, как известно, трудная, требующая большой затраты физических сил.

Трубопровод через озеро

В конце апреля 1942 года начальник аварийно-спасательной службы Краснознаменного Балтийского флота М. Н. Чернецкий вызвал к себе в Ленинград Ющенко и меня. Разговор шел о предстоящей прокладке через Ладогу трубопровода для подачи бензина и других видов жидкого топлива из Кобоны на западный берег озера. На столе в кабинете Чернецкого лежала карта Ладоги. На ней была намечена трасса будущего трубопровода. Расстояние между берегами в этом месте превышало двадцать километров, глубина достигала пятнадцати метров.

— Да это же огромная работа, — сказал Ющенко, посмотрев на карту. — Трубопровод такой длины под водой еще никто в нашей стране не прокладывал. У нас нет ни опыта, ни специалистов.

— Знаю, — ответил Чернецкий. — Вы будете первыми. И учтите, что работы должны быть выполнены в максимально короткий срок. Ну, скажем, в два месяца. Этот срок определен постановлением Государственного Комитета Обороны. Поезжайте на озеро, уточните на месте трассу, посоветуйтесь с опытными водолазами и потом доложите, какая помощь вам потребуется.

3 мая 1942 года мы выехали из Ленинграда. Был теплый солнечный день. И в те короткие промежутки времени, когда не было артиллерийского обстрела, казалось, что мир так хорош и солнце так щедро льет всем свои лучи…

Вот и поселок Коккорево. Дорога упирается в берег и круто поворачивает налево, к Осиновецкому маяку. Лучшего места для выхода трубопровода из озера и не сыщешь. Здесь — хорошая площадка для сварки и монтажа труб, близко к Ладоге подступает лес, что дает возможность скрытно вести работы. Сухой и пологий берег позволит без особого труда спускать в озеро готовые плети трубопровода.

Оставив машину на берегу, мы сошли на лед и направились по будущей трассе на восточный берег. Лед, ровный, крепкий, искрился на солнце. Прошли километров 7–8. Картина была ясна. Если лед продержится еще хоть некоторое время, то при наличии труб работы можно выполнить со льда в наиболее короткий срок. Доставленные на трассу трубы могут быть сварены в общую нитку длиной двадцать километров и спущены в прорубь на дно озера. Значит, следует проверить прочность льда на всей трассе и ускорить вывозку труб и оборудования…

Мы возвращались назад, убежденные, что удастся использовать лед. Но когда подошли к берегу, то увидели картину, сразу же изменившую наше первоначальное представление. Маленькая трещина, на которую мы, обследуя трассу, не обратили серьезного внимания, сейчас достигла ширины не менее 6 метров. Пришлось просить помощь, чтобы выбраться на берег.

Оказалось, что под действием ветра большое поле ладожского льда медленно передвигалось и за два часа отошло от берега на 6 метров. На льду уже нельзя вести работы — в любой момент можно было ожидать его подвижки и разрушения. Оставался единственный способ — прокладка трубопровода с использованием плавучих средств. К этому мы и начали готовиться.

Стальные трубы на западный берег Ладоги доставили с Ижорского завода. Здесь их сварили в секции длиной по 200 метров каждая и после испытания на внутреннее давление и изоляции горячим битумом стягивали в озеро — сначала

лебедкой, установленной на тендере, а потом буксирным пароходом. Вытянув первую секцию, делали остановку, к ее концу на берегу приваривали начало второй и продолжали буксировку. Затем снова останавливались, приваривали третью… И так до тех пор, пока общая длина сваренных секций не достигала тысячи метров (впоследствии она была доведена до двух тысяч метров).

Прежде чем секции буксировать с берега, к ним привязывали бревна. Это были своего рода поплавки, которые поддерживали тяжелый трубопровод на воде: без них он погрузился бы на дно. В таком виде плети буксировали на трассу. Концы нескольких плетей соединяли сварочным швом, и трубопровод плавно погружался на дно. Руководили этими работами В. А. Козич, С. П. Самичев, Л. И. Вишневский, Г. Н. Кузнецов, П. В. Медведев, М. С. Щеголев, В. И. Курс, Н. И. Щербинин и другие.

На долю водолазов выпал значительный объем подводных работ. Они прошли трассу под водой от берега до берега, убрали на пути трубопровода, крупные валуны и топляки. Чтобы ускорить эти работы, трассу разбили на участки. На каждом из них была своя водолазная станция. Все светлое время суток трудились Т. М. Сезонов, Т. М. Борисов, М. В. Киндинов, В. Ф. Осмолков, М. В. Усаиов, С. К. Булаев, И. И. Вербицкий и другие. На одном из участков была найдена старая затонувшая баржа. Ее разрушили подводными зарядами взрывчатки и разровняли дно гидромонитором.

Многие надводные работы на озере из-за их специфики также поручались водолазам. К примеру, подвешивание трубопровода к бревнам во время его буксировки выполняли приданные группе солдаты под руководством опытных водолазов В. Г. Баранова, Л. Г. Молчанова и других.

В начале июня, когда про кладка трубопровода шла полным ходом, к нам прибыл член Военного совета фронта А. А. Жданов. Его сопровождала группа военных. Андрею Александровичу доложили о ходе работ, показали сварку, опрессовку, изоляцию секций и другие операции. Он интересовался, под каким давлением и сколько бензина можно будет подавать по трубопроводу.

Младший лейтенант Л. Г. Молчанов.

Ему доложили, что проектом предусмотрено давление до 50 атмосфер. Ежесуточно в Ленинград будет перекачиваться не менее 300 тонн бензина. Длина подводного участка трассы 20,5 километра, диаметр трубопровода — 101 миллиметр.

А. А. Жданов остался доволен нашей работой. Попросил только ускорить прокладку.

Здесь уместно напомнить, что идею прокладки трубопровода через Ладожское озеро выдвинула на одном из совещаний в Москве Н. В. Соколова, инженер-гидротехнпк Аварийно-спасательного управления Военно-Морского Флота. Позднее, когда было принято постановление Государственного Комитета Обороны о прокладке трубопровода, мы на всех стадиях строительства чувствовали помощь Нины Васильевны. Она принимала самое активное участие в обеспечении работ всем необходимым с Большой земли. Из Москвы в Ленинград прибыли специалисты по сварке труб на высокое давление во главе с

инженером А. С. Фалькевичем.

Н. В. Соколова была хорошим организатором и опытным руководителем. Это первая в нашей стране женщина-водолаз. При необходимости она надевала скафандр и спускалась под воду. В середине августа 1943 года Нину Васильевну назначили главным инженером Ленинградского отряда под-водно-технических работ.

Н. В. Соколова.

Прокладка трубопровода через Ладогу была закончена 14 июня 1942 года. В отдельные дни на строительстве трудилось более тысячи человек. Руководили работами инженеры: М. Г. Королюк, Б. Н. Соколов, Н. Н. Казаков, И. Ф. Чистяков, водолазные специалисты Ф. П. Китченко и В. И. Ферапонтов.

За успехи в труде и досрочную передачу трубопровода в эксплуатацию многие работники нашего отряда были награждены орденами и медалями.

Электроэнергия идет под водой

В тяжелые дни блокады Ленинграду не хватало

электроэнергии. Этим и было вызвано решение проложить по дну Ладоги электрокабель и связать город с Волховской ГЭС. Прокладку кабеля возложили на 27-й отряд подводно-технических работ, монтаж — на отдел кабельных сетей Ленэнерго. Завод «Севкабель» к этому времени изготовил специальный подводный кабель для передачи тока напряжением шесть тысяч вольт.

Трассу перехода по озеру выбрали несколько севернее трубопровода. Длина каждой линии, а их предстояло проложить пять, составляла 21 километр.

Трудности возникли уже в первые дни строительства. На озере в то время не было специального судна для укладки кабеля. Близость противника, частые налеты его авиации требовали принять меры по защите береговых и подводных работ по всей трассе.

Наконец подходящее судно найдено. Это баржа грузоподъемностью 400 тонн. В ее трюм укладывали 21 километр кабеля. К берегу озера он доставлялся в барабанах по 400–450 метров в каждом, а метр его весил 6,4 килограмма. Отдельные участки соединялись специальными герметичными муфтами весом по 200 килограммов каждая.

Обсудили несколько вариантов прокладки. Остановились на единственном в данной обстановке — вытравливать кабель в воду по ходу движения баржи. Тяжелые соединительные-муфты надо было опускать очень осторожно, чтобы не перегнуть кабель и не нарушить герметичность соединения. Эту работу выполняли с помощью тендеров. Они подходили к борту баржи, на ходу принимали муфту, останавливались и плавно погружали ее на дно озера. Баржа в это время продолжала движение. Этой сложной и ответственной работой на тендерах руководил старшина водолазов Л. Г. Молчанов.

Монтажные работы выполняли лучшие специалисты Ленэнерго Баландин, Холоненко, Седнев, Дмитриев и другие во главе с инженером Тумановым. Общее руководство осуществлял главный инженер кабельных сетей Ленэнерго И. И. Ежов. Монтаж каждой муфты занимал 6–8 часов, а укладка в трюм баржи 21-километровой линии вместе с монтажом муфт — больше недели.

Работы в озере проводились в основном ночью. Вечером баржа выходила из бухты и через 14–16 часов достигала восточного берега. Прибрежные участки кабеля на глубине-примерно полутора метров водолазы заделывали в грунт — чтобы их не повредило льдом. Здесь были заняты водолазные станции Кутакова, Борисова, Кузенного и других.

Подачу кабеля из трюма судна на палубу и стравливание его

за борт из-за отсутствия механизмов выполняла вручную бригада такелажников, возглавляемая инженером М. Г. Королюком. Работами по прокладке линии руководил вновь назначенный командир отряда В. А. Михайлов.

И вот баржа готова к выходу в озеро с последней, пятой кабельной ниткой. В это время на Ладоге разыгрался шторм — выйти вечером не удалось. Утром шторм утих. Чтобы не сорвать сроки окончания работ, решили последнюю нитку прокладывать днем. А он был пасмурный, по небу плыли низкие облака. Прокладка шла благополучно.

Когда за кормой баржи осталось около 16 километров кабеля, из разрывов между облаками вынырнули вражеские самолеты. Они обстреляли наш караван из пулеметов, а затем стали заходить на бомбежку. Тральщик, буксирный пароход и тендер сразу же отошли от баржи. Маневрируя, они открыли по самолетам пулеметный огонь. Вступил в бой сопровождавший нас «морской охотник», заработал счетверенный пулемет, установленный на барже. Кругом вода кипела от разрывов бомб.

Фашистские самолеты пикировали на баржу — наиболее крупную цель. Осколками бомб были убиты пулеметчик и водолаз Садовский, ранены командир отряда В. А. Михайлов и водолаз Г. Б. Пестерев. На тральщике погиб начальник гидроучастка капитан-лейтенант П. Т. Ивановский. Имелись раненые и среди рабочих кабельной сети Ленэнерго.

Раненым оказали помощь, убитых передали на подошедший катер для отправки в Кобону. Командир отряда Михайлов, несмотря на ранение, продолжал руководить работами.

Баржа получила много пробоин. К счастью, большинство из них были надводные. Их быстро заделали, откачали воду и снова приступили к работе.

Прокладка через озеро пяти кабельных линий продолжалась около двух месяцев. Первая и вторая линии электропередачи приняли нагрузку 23 сентября 1942 года, третья — 30 сентября. Многие предприятия Ленинграда получили электроэнергию, начал работать трамвай и водопровод. Пришел свет и в дома ленинградцев.

Четвертая кабельная линия вступила в строй 7 октября, пятая — 5 ноября 1942 года.

В канун 25-й годовщины Великого Октября по всем пяти линиям в Ленинград пошел ток от первенца советской энергетики — Волховской ГЭС имени В. И. Ленина.

Один обычный проект

А. К. ОСМОЛОВСКИЙ

Александр Константинович Осмоловский — видный специалист в области морского судостроения, кандидат технических наук. В годы войны был главным конструктором в проектной организации Морсудопроект. По его инициативе были спроектированы металлические сухогрузные баржи для „Дороги жизни".

В октябре 1941 года я послал в штаб Ленинградского фронта докладную записку. Содержание ее сводилось к тому, что необходимо срочно приступить к проектированию барж для Ладожского озера и начать серийную постройку их в кратчайший срок. В записке обосновывались конкретные предложения — производить сборку крупных секций барж в Ленинграде и отправлять их по железной дороге в Осиновец, где можно собирать баржи из секций на берегу бухты Гольсмана. В условиях начавшейся блокады такие баржи были необходимы для перевозки грузов в Ленинград по Ладожскому озеру.

Руководство Морсудопроекта поддерживало мои

предложения. Поэтому наш небольшой коллектив Морсудопроекта смог приступить к этой работе, не ожидая окончательного решения вопроса в штабе Ленфронта. Проектирование баржи и выпуск рабочих чертежей мы начали без исполнения эскизного и технического проектов. Руководители Северо-Западного речного пароходства, в частности главный инженер А. Е. Полтавцев, относились положительно к нашей работе. В октябре 1941 года принципиальные вопросы технического задания проектируемых барж были согласованы.

К началу декабря 1941 года значительная часть сотрудников Морсудопроекта эвакуировалась на Архангельский судоремонтный завод. В Ленинграде нас осталось совсем мало, но мы продолжали выпускать рабочие чертежи баржи. На поданную мною докладную записку ответа еще не поступало.

Определяя основные элементы конструкции, мы приняли меры к значительному упрощению баржи и приспособлению ее к ледовым условиям плавания (симметричные образования носовой и кормовой частей относительно миделя, спрямленные погибь и седловатость и т. п.). Хотя обводы баржи были максимально упрощены, но остались закругления по скуле, которые впоследствии пришлось заменить плоскостями-гранями.

Основные элементы баржи: длина по грузовой ватерлинии около 51 метра, ширина 9,2 метра, высота борта 3,2 метра. При осадке 2,16-2,6 метра грузоподъемность 600–800 тонн, а при осадке 2,82 метра — 900 тонн; вес баржи порожнем — 220 тонн.

Работать приходилось в исключительно тяжелых условиях. У всех конструкторов от голода сильно ухудшилось физическое состояние, от истощения распространилась цинга. У меня это усугублялось еще тем, что половину хлебной карточки (125 граммов хлеба в день) я отдавал своей четырнадцатилетней дочери, чтобы спасти ее от голодной смерти. Моя семья — жена и дочь — зимой 1941/42 года находилась в Ленинграде.

Стараясь сберечь остаток сил, я очень редко, раз или два в неделю, ходил домой — повидать семью и хоть как-то помочь ей. В большинстве случаев после напряженного трудового дня спал я на том же письменном столе, за которым работал.

Наши конструкторы мужественно преодолевали страшные лишения, беззаветно выполняли свой долг гражданина-ленинградца. В конце января ленинградцам немного прибавили норму выдачи хлеба, увеличили продовольственный паек. Но уже сколько людей погибло!

В такой обстановке прошел январь 1942 года. К началу февраля все основные рабочие чертежи баржи были готовы. Но как заинтересовать и подключить к этому делу судостроителей?

Скоро весна — открытие навигации, а необходимых плавсредств, прежде всего барж, на Ладожском озере нет.

Предпринимаю еще одну попытку. Свою новую докладную записку по этому вопросу теперь адресую на имя члена Военного совета Ленфронта и секретаря Ленинградского обкома партии А. А. Жданова. В ней доказываю, что нельзя медлить со строительством барж, необходимых Ленинграду и Ленинградскому фронту. Крупных затрат не потребуется, так как с успехом можно использовать остатки материала, имеющиеся на судостроительных заводах. Готовые секции барж нужно отправлять по железной дороге на станцию Ладожское озеро.

Написав докладную записку, я показал ее конструкторам, чтобы поддержать у людей веру в полезность нашей работы. Это было необходимо сделать, так как у некоторых уже стали появляться сомнения.

Помню один разговор. Как обычно в рабочей комнате Морсудопроекта остались ночевать Н. Д. Пашков, Н. И. Олчи-Оглу, В. К. Щербаков, я и некоторые другие сотрудники. Был лютый мороз. В комнате у нас стояла печь «буржуйка». Вместо дров использовали подходящую для этого мебель. Лежа на своем письменном столе, я беседовал с одним из наших конструкторов. Он мне говорил:

— Вас, Александр Константинович, я знаю давно. Вы всегда были энтузиастом, и даже теперь, при проектировании ладожской баржи… Вы вместе с Федоровым вели линию на оставление Морсудопроекта в Ленинграде. Из-за работы над баржей мы не эвакуировались. Уже многие умерли, — он перечислил умерших сотрудников Морсудопроекта (это были С. И. Ларионов, Е. И. Васильев, Г. И. Гевейлер, Е. З. Косова и другие), а затем высказал, видно, давно наболевшее: — А нашим проектом никто не интересуется, и никому он уже не нужен…

Мой собеседник правильно говорил об оставлении Морсудопроекта в Ленинграде и о смерти товарищей. Но согласиться с ним, что мы напрасно остались в Ленинграде, было нельзя. Всеми силами я старался убедить его, что наш труд не пропадет, что весною, с открытием навигации, баржи на Ладоге будут нужны.

Между тем события развивались своим чередом. В середине февраля по призыву Политуправления Балтийского морского пароходства я выехал на Ладогу. Нужно было ускорить погрузку продовольствия Ленинграду. Для этого формировались рабочие батальоны. Меня зачислили в один из них.

Наступил март 1942 года. Я каждый день думал о баржах, о судьбе моей докладной записки. Уже позже мне стало известно,

что исполняющий обязанности директора Морсудопроекта Г. А. Крутов в этот период разыскивал меня: докладная записка была рассмотрена, и состоялось решение Государственного Комитета Обороны СССР о строительстве барж для Ладожского озера по нашим рабочим чертежам. Они строились на ленинградских судостроительных заводах — Балтийском, Адмиралтейском и заводе имени А. А. Жданова. Находясь в рабочем батальоне, я, естественно, не знал об этом решении.

С тех пор прошло более четверти века. Анализируя теперь события того трудного военного времени, можно с удовлетворением отметить, что мы не зря создавали проект барж-блокадок. Заводы построили эти баржи, и они сыграли важную роль в перевозке различных грузов на трассе «Дороги жизни». Всего построено было 12 барж, из них Балтийским заводом — 6, Адмиралтейским заводом — 4, заводом имени А. А. Жданова — 2. На этих баржах в навигацию 1942/43 года перебрасывалось с восточного берега Ладоги на западный вооружение и продовольственные грузы для Ленинграда и Ленинградского фронта. Три баржи (из них одна погибла от прямого попадания бомбы) удалось приспособить для перевозки паровозов. Кроме того, баржи использовали во время работ по прокладке кабеля через Ладожское озеро.

Однажды у одного из причалов Осиновецкого порта сотрудники Морсудопроекта увидели баржу, построенную по их проекту. Баржа доставила с Большой земли ценный груз — мешки с мукой для ленинградцев. С нескрываемым волнением люди рассматривали свое творение. Их лица, отмеченные печатью голода и усталости, внезапно оживились. Каждый член небольшого коллектива почувствовал прилив свежих сил, испытал моральное удовлетворение от того, что труд и лишения были не напрасны и помогут Ленинграду в борьбе с врагом.

Некоторые из барж-блокадок работают и поныне, они являются исторической реликвией. К сожалению, многие молодые люди, даже из числа тех, кто теперь эксплуатирует эти баржи, не знают о верной и славной их службе Родине в дни блокады, не знают имен конструкторов и судостроителей, создавших эти суда в условиях жестокой блокады.

Прошли годы… Быль военной поры теперь иногда кажется страшной сказкой. Но молодежь должна знать, что победа над врагом была завоевана дорогой ценой. Во имя ее мы трудились в Ленинграде зимой 1941/42 года.

Ленинградские судостроители — «дороге жизни»

С. А. БОГОЛЮБОВ

Сергей Александрович Боголюбов — видный работник судостроительной промышленности. В годы войны работал в Ленинграде на заводе имени А. А. Жданова в качестве главного инженера, а затем директора завода. В мае 1942 года С. А. Боголюбов был назначен уполномоченным Военного совета Ленфронта и начальником строительства металлических барж на Ладожском озере.

Март 1942 года. Очень холодно. Вызвали на набережную Красного Флота, 68, где находилось в период блокады Ленинграда отделение Наркомата судостроительной промышленности.

Вызовы в различные организации города и задания, которые поручались нам, не являлись неожиданностью, но всегда не терпелось узнать, какая задача будет поставлена и подготовлен ли ты и коллектив к ее выполнению.

«Зачем понадобился начальству?» — думал я, отправляясь в

путь.

Обстановка под Ленинградом в то время была тяжелая, но ленинградцы стойко переносили тягчайшие условия жизни. Работники завода имени Жданова, которыми довелось мне руководить, зачастую жили на заводе в нетопленных цехах и зданиях. Многие из них ходили пешком за 6–8 километров ежедневно на «новую территорию» (часть завода пришлось эвакуировать со старой территории в связи с частыми артиллерийскими налетами).

Такое ежедневное путешествие на завод и обратно могли, выдержать не все. Падал человек на землю от слабости к подняться не мог, некому и поднять — люди обессилели. Наиболее опытные носили корочку хлеба в кармане. Закружится голова от слабости, прислонится человек к стене дома, пососет кубический сантиметр черного, как земля, хлеба и снова в путь, к станку, к чертежному или письменному столу…

В отделении наркомата мы узнали, что Государственный Комитет Обороны вынес решение, обязывающее ленинградских судостроителей построить к 15 мая 1942 года для Ладоги десять стальных барж грузоподъемностью 600 тонн каждая.

Совещание директоров судостроительных заводов по этому вопросу состоялось в кабинете у первого заместителя наркома судостроительной промышленности А. В. Самарина, который постоянно находился с нами в блокированной Ленинграде.

Строить баржи в Ленинграде на судостроительных заводах не имело смысла: фашисты удерживали в своих руках левый берег Невы от истока до Ивановских порогов, и ни одно судно нельзя было перегнать по реке в Ладожское озеро. Единственный выход заключался в том, чтобы собирать баржи из готовых деталей на месте, на берегу озера. Но там не было электроэнергии, каких-либо зданий и сооружений. Все приходилось создавать заново.

До начала совещания на Ладогу выезжала комиссия из специалистов Балтийского завода (Кочеров, Риммер, Бойнович, Резников). В ее задачу входило подыскать место для стапелей и строительной площадки. Комиссия с трудом, по вмерзшему во льды полузатопленному буксиру, обнаружила среди снегов, скрывших отлогие берега и акваторию, подходящее место — бухту Гольсмана.

И вот на совещании постепенно возник план действий. Решили производить в Ленинграде на заводах только обработку металла и сварку мелких корпусных конструкций, которые затем транспортировать в бухту Гольсмана на железнодорожных платформах; там собирать и сваривать баржи и спускать их на воду.

Для этого предстояло построить в бухте Гольсмана стапеля для сборки на них барж и спусковые устройства для сбрасывания судов на воду.

В начале апреля 1942 года на Ладогу вышел товарный поезд с работниками 16-го строительного треста. Строители, главным образом женщины, некоторые из них с грудными детьми, жили на берегу Ладожского озера зимой в теплушках без тепла, а весной и летом — в палатках армейского образца.

Ломами и кирками долбили люди чугунную землю. Работали на ледяном, пронизывающем все тело ветру. От холода чернели лица, коченели руки.

Работами руководил бессменно находившийся здесь главный инженер треста Александр Николаевич Герасимов. Вместе с рабочими делили все нечеловеческие тяготы инженеры и десятники треста Алексеев, Власов, Ильинский, Малышев и многие другие. Всего работало на строительстве стапелей и спусковых устройств приблизительно 300 человек.

У судостроителей в Ленинграде дела вначале шли неважно: не хватало электроэнергии, не было тепла, сжатого воздуха, воды, физически сильных рабочих (изготовление гнутых листов наружной обшивки барж и деталей судового набора — весьма тяжелый труд).

Каждый завод изыскивал свои возможности. Но прежде всего нужно было поднять физическое состояние рабочих, чтобы они могли выполнять тяжелую работу судосборщиков, рубщиков, чтобы не кружилась голова от слабости у электросварщиков. Им ведь приходится стоять во время работы на коленях в согнутом положении на холодном металле.

Наиболее квалифицированных рабочих, бригадиров, мастеров поместили в заводские стационары. Рабочие, бригадиры, мастера быстро восстанавливали силы, хотя и были очень истощены. Видимо, страстное желание работать, высокое сознание личной ответственности поднимало их с постели.

После совещания в отделении наркомата, на котором заводы получили задание строить баржи, поздно ночью я приехал на «старую территорию», в корпусный цех.

Войдя в цех, я чуть тронул спящего начальника цеха Валерия Евграфовича Славгородского, и он мгновенно вскочил на ноги. Его помощники спали как убитые, но и они пробуждались от легкого прикосновения.

Со мной был небольшой чертежик общего вида баржи — он пошел по рукам. Мы сидели в цехе до утра и прикидывали, как и с кем делать баржи, с чего начать. Твердо решили, что будем строить не одну порученную нашему заводу баржу, а две.

В апреле нескольких директоров судостроительных заводов и заместителя наркома А. В. Самарина пригласили в Смольный. В небольшой комнате с окном, выходящим на Неву, нас принял А. А. Жданов. Выглядел Андрей Александрович утомленным, глаза припухли, под глазами мешки. Сидевший здесь же Алексей Александрович Кузнецов — секретарь Ленинградского горкома партии — поразил нас каким-то серо-землистым цветом своего лица. Его голова часто опускалась вниз, по-видимому, сказывались многие бессонные ночи. Однако он умудрялся вставлять дельные замечания, подавать острые реплики.

Перед нами был поставлен вопрос о строительстве небольших тендеров, плашкоутов, необходимых для переброски грузов по Ладожскому озеру с Большой земли в Ленинград. Основные требования, сформулированные А. А. Ждановым, сводились к тому, что эти небольшие суденышки должны быть простыми в управлении и увертливыми, так как за ними будут охотиться «мессершмитты».

— Очень хотелось бы, — продолжал Жданов, — сделать тендера способными подходить к самому берегу. В южной части Ладожского озера берега отлогие, и в наших блокадных условиях — это преимущество: разгрузку можно будет производить где понадобится.

Мы заверили Андрея Александровича, что ленинградские судостроители до вскрытия льдов, за 1–1,5 месяца, сумеют построить первую партию тендеров.

Головным предприятием в проектировании и изготовлении тендеров стал «Петрозавод». Несмотря на тяжкие условия блокады, рабочие и инженерно-технические работники этого завода (директор Шевченко, главный инженер Стебаков, парторг Романовский) сумели за десять дней построить первые два тендера.

В конце мая 1942 года первые два тендера грузоподъемностью по 25 тонн каждый, с бензиномоторами ЗИС-5, после ходовых испытаний осмотрели А. А. Жданов, А. А. Кузнецов, Я. Ф. Капустин и комфлота В. Ф. Трибуц.

Несколько заводов, в том числе завод имени Жданова, включились в постройку этих судов. В общей сложности было построено и сдано Ладожской флотилии 118 тендеров. В этой напряженной работе большую помощь заводам оказали военные моряки, трудившиеся вместе с рабочими и инженерами на заводах.

Завод имени Жданова по своей инициативе спроектировал и построил в течение лета три 100-тонных тендера со спрямленными, как у барж и малых тендеров, обводами.

Спрямленные обводы были в то время решающим фактором, обеспечившим постройку стальных судов в блокированном Ленинграде. Обессиленные люди не могли делать плавных обводов, для выполнения которых требовалась большая физическая нагрузка (подгонка на плите нагретых листов обшивки и деталей набора корпуса с помощью кувалд).

Инициатива применения спрямленных обводов принадлежит Морсудопроекту. Руководителем проекта блокадных барж являлся главный конструктор Морсудопроекта кандидат технических наук Александр Константинович Осмоловский, ныне работающий в ЦНИИ морского флота.

Пока на заводах Ленинграда строили тендера и обрабатывали металл для барж, на берегу Ладожского озера, у бухты Гольсмана, тоже полным ходом велись работы. Заканчивалось сооружение железнодорожной ветки к стапелям, строились стапеля, спусковые дорожки. В лагере строителей больше стало армейских палаток, дымились кухонные котлы под навесами.

Однако судостроители Ладоги первое время плохо обеспечивались электроэнергией. По этой причине темпы строительства барж были явно неудовлетворительными.

10 мая вызвали в Смольный заместителя наркома А. В. Самарина, нас, директоров основных заводов, В. С. Боженко, Н. Я. Оленикова, меня и парторга ЦК Балтийского завода Д. В. Диденко.

Секретарь горкома партии Я. Ф. Капустин — «нарком промышленности блокадного Ленинграда», как мы его называли, — начал разговор жестко:

— Сегодня десятое мая, а пятнадцатого мая по решению ГКО должны быть построены и сданы десять барж на Ладожском озере. Ледовая дорога закрылась пятнадцать-двадцать дней назад, Ленинград съедает последние запасы, а в бухте Гольсмана нет ни одной готовой баржи, лишь детали россыпью для двух-трех барж.

Мы сидели, опустив глаза, у всех было тяжелое настроение. Не раз нам приходилось выполнять ответственные задания Ленфронта в условиях блокады. Но это задание было особым, а начали мы его выполнять, очевидно, обычными мерами. Успокоились тем, что Самарин поручил Балтийскому заводу организовать строительство барж на Ладожском озере, а конкретным руководителем в бухте Гольсмана был главный механик этого завода.

Капустин с минуту молчал, а затем сказал еще более резко:

— За невыполнение приказа на фронте расстреливают, и у нас не дрогнула бы рука, если бы эта мера принесла пользу. Задание ГКО тоже приказ. Давайте же думать, как в оставшееся

время вы, судостроители, сможете выполнить поставленную самой жизнью задачу.

Никто из нас, кроме руководителей Балтийского завода и Самарина, не знал о положении дел в бухте Гольсмана, но всем стало ясно, что прежде всего нужен сильный и авторитетный руководитель, и мы начали предлагать возможные кандидатуры из числа главных инженеров.

Капустин терпеливо выслушал нас, а затем неожиданно назвал мою фамилию в качестве руководителя этих работ.

Застигнутый врасплох, я все же попытался дать «самоотвод», ссылаясь на то, что не могу оторваться от расчлененного на две части завода, к тому же расположенные в противоположных концах города. Казалось, мои доводы произвели впечатление. Я. Ф. Капустин молча что-то записывал. В это время кто-то вошел и вышел и снова вошел, подал ему бумагу. Капустин, не говоря ни слова, протянул ее мне. Я пробежал глазами написанное и понял бесполезность дальнейших доводов и разговоров.

С мандатом уполномоченного Военного совета Ленфронта и начальника строительства барж на Ладожском озере, подписанным членом Военного совета Ленфронта А. А. Кузнецовым, я спускался по лестнице Смольного. Не знаю, какое выражение лица было у меня, когда я внезапно замолчал и, повернувшись, пошел к выходу, только помню, что вслед громыхнул раскатистый смех. Люди освободились от сковывавшего их нервного напряжения.

Вместе с главным инженером Балтийского завода Владимиром Федоровичем Поповым (в дальнейшем заслуженным деятелем науки и техники — ныне покойным) мы сразу же выехали на Ладогу. Миновали контрольные посты — один, другой. Документы строго проверяются. Кажется, без пропуска и мышь не пробежит. Но стоило показать мандат, как рука дежурного моментально прикладывалась к козырьку, и машина без задержки следовала дальше.

Вот и Ладожское озеро, Осиновец. Спустя пятнадцать-двадцать минут подъезжаем к бухте Гольсмана. Гольсман — фамилия купца, который еще до революции соорудил на отлогом берегу Ладожского озера бухту, чтобы могли входить в нее баржи и суда. Бухта по своим размерам доброго слова не стоит. Метров 100, а то и меньше в длину (в глубь материка) и метров 25 в ширину.

К нашему приезду в бухте Гольсмана были уже сделаны упрощенные стапеля и спусковые дорожки. Ко всей построечной площадке подвели железнодорожные пути. Кое-где виднелись бездействующие дизель-электрические установки. Лишь одна из

них попыхивала дымкой (ее мощности хватит всего на две электросварочные дуги). Не густо!

Три главных ленинградских судостроительных завода прислали сюда свои первые комплекты узлов и деталей, а также рабочих, мастеров и строителей. Но чувствовалось, что здесь еще нет единого производственного коллектива.

Ознакомившись с общим положением дел, я вновь выехал в Ленинград. Надо было срочно принимать меры к обеспечению электроэнергией.

Через несколько часов дизель-электрическая установка на десять электросварочных точек, которая обеспечивала аварийный свет заводу имени Жданова на новой территории, была снята с фундамента и погружена на пятитонную автомашину. В кузов грузовика уселись человек 15–20 электросварщиков — весь наличный состав этой профессии на заводе.

Для того чтобы не остановить производство на самом заводе, было приказано обойти все квартиры и поместить всех живых сварщиков в заводской стационар (вскоре количество работоспособных сварщиков на заводе увеличилось вдвое).

Отдельным руководящим работникам завода имени Жданова я дал указание подготовиться к работе на Ладожском озере в качестве начальников обеспечивающих служб, которые там еще не были организованы.

Запомнилось совещание, проведенное в бухте Гольсмана, со всеми руководителями работ, вплоть до бригадиров. Вопрос был поставлен так: в бухте Гольсмана нет отныне никаких судостроительных заводов, а есть единая Ладожская верфь. В объявленном здесь же приказе начальника верфи говорилось о назначении главного инженера верфи, главных строителей барж, их помощников, начальников обеспечивающих служб. Устанавливался строгий распорядок дня, ежедневный контроль за работой всех участков и бригад.

И советские люди своей непреклонной волей, своим железным упорством преодолели огромные трудности, стоявшие перед ними. Они вышли победителями в этой небывалой борьбе с вооруженным до зубов врагом, со страшным голодом, не имея подчас самого минимального, необходимого, для производства! Они обеспечили окруженному Ленинграду надежную «Дорогу жизни», дорогу к победе.

Нужно отдать должное нашим командирам производства.

Главным инженером верфи был назначен Аркадий Ильич Риммер — спокойный, уравновешенный человек.

Главными строителями барж являлись Валерий Евграфович Славгородский и Владимир Лукич Лукьянов — опытные,

испытанные в трудностях инженеры. Обязанности главного энергетика исполнял Георгий Яковлевич Левичев — инициативный, весьма энергичный и волевой организатор. Его заместителем был Николай Алексеевич Лежнин.

Александр Осипович Шевченко обеспечивал снабжение и комплектацию. Постоянная улыбка на лице этого человека создавала впечатление, что его работа состоит из пустячков. Однако судостроители понимали, какие это «пустячки»!

Нельзя не вспомнить Петра Александровича Камерского. Этот очень скромный, со светлой головой, заботливый человек отличался мертвой хваткой к порученному делу. В его обязанности входило поддержание техники в порядке.

Павел Николаевич Кочеров являлся главным корабельным инженером верфи. Он умел немногословно излагать свои мысли, схватывая самую суть дела. Как бы продолжая ранее начатый разговор, он без нажима убеждал собеседника и не оставлял никаких сомнений относительно выполнимости принятого решения.

Во многом помогал судостроителям Александр Николаевич Герасимов — главный инженер треста № 16.

С первых же дней организации работ по-новому дела на верфи пошли лучше. Весь коллектив горел желанием как можно быстрее и лучше выполнить задание.

Работали официально по 12 часов в сутки без всяких выходных, а нередко и все 16–18 часов. И люди творили чудеса.

Первую баржу построили и сдали заказчику за 18–20 дней. Такого раньше в судостроении не бывало. Нужно еще иметь в виду, что рабочие, построившие ее, еще полтора-два месяца назад едва держались на ногах от голода.

Вместе с первыми успехами пришли и новые заботы и трудности.

Вскоре, с расширением фронта сборочных работ на стапелях, электроэнергии для сварки вновь стало не хватать. Электросварочные точки начали распределять, как хлеб по карточкам.

В Ленинграде, на Балтийском заводе, днем и ночью готовили энергопоезд, а в бухте Гольсмана круглосуточно гоняли дизель-электрическую установку, взятую на заводе имени Жданова. По ночам сверкавшие электрические дуги вырывали из тьмы силуэты барж.

Встревоженные командиры ПВО района приходили с протестами. Электросварочные работы ночью демаскировали всю строительную площадку. Но сила мандата из Смольного была непреодолима.

Не менее встревоженные из-за перегрузки энергоустановки и безостановочной круглосуточной ее эксплуатации наши энергетики Левичев и Лежнин почти без передышки носились по площадке от барж к сварочным машинам и обратно: все их изношенное хозяйство поддерживать в работоспособном состоянии было очень трудно.

Приходилось силой укладывать спать то одного, то другого заработавшегося энтузиаста.

Не помню по какому случаю, но Левичев однажды потребовал кратковременной профилактической остановки дизель-динамо. Строители барж стеной стали у агрегата, не пуская к нему главного энергетика. Придя на место происшествия, я прежде всего удивился присутствию там Левичева.

Дело в том, что несколько дней назад Левичев серьезно поранил ногу и врач предписал ему лежать в палатке. Однако через два часа после этого Левичев был обнаружен у барж на грубо сколоченных костылях.

Расценив тогда это как мальчишество и недисциплинированность, я хотел было уже навалиться на него со всей резкостью, но, взглянув ему в лицо, сразу остыл и махнул рукой.

И вот теперь Левичев, остановившись с разбегу против меня, начал кричать, выражая свой протест. Я запретил останавливать агрегат. Несколько секунд Георгий Яковлевич бешено сверлил меня взглядом, потом, содрав кепку с головы и хватив ею о землю, круто повернулся на костылях и понесся куда-то к стапелям…

Вражеские самолеты-разведчики, или, как мы их называли, «рамы», частенько наведывались к нам, фотографируя сверху баржи, палатки, где жили сотни людей. По самолетам постреливали зенитные батареи, охранявшие верфь, но никто из нас не обращал внимания на такую стрельбу, к ней привыкли еще в Ленинграде.

Однажды в 19 часов, когда мы сидели в так называемой палатке заводоуправления и подводили, как обычно, итоги дня, огонь зенитных батарей стал особенно ожесточенным.

Заместитель директора Адмиралтейского завода, которому я поручил выяснить причину необычной стрельбы, вернувшись через полминуты объявил, что девять «юнкерсов» делают заход на бомбежку. Мгновенно прекратив совещание, мы вышли наружу.

Действительно, девять бомбардировщиков с ревом круто заворачивали в нашу сторону. Со стороны Ладожского озера подходили еще десятки бомбардировщиков в сопровождении

истребителей.

Рабочие, прекратив работу, тревожно посматривали в небо, но не двигались с места, ожидая команды от своих руководителей.

Прятаться было негде. Хотя мы и пытались раньше отрывать щели, укрытия, но из-за высокого уровня грунтовых вод эта попытка закончилась неудачей.

До бомбового удара осталось меньше минуты, до леса добежать не успеем. Но нужно что-то предпринять.

«Увести людей подальше от объектов бомбежки!» — мелькнула мысль.

— За мной! — крикнул я, повернулся и побежал в сторону небольшого лесочка к болоту, оглядываясь и давая знаки руками рассредоточиться. Сзади бежали сотни людей.

Не успели мы пробежать 100–150 метров, как завыли бомбы. По команде «ложись» все попадали на землю, ровную, как гладильная доска. Взметнулись кверху черные столбы мощных взрывов.

Страшный грохот оглушил нас. Со свистом летели над головами тяжелые бесформенные гранитные «ядра», оторванные от валунов, тысячелетиями лежавших спокойно на берегу Ладожского озера.

Едва смолкли взрывы первой серии бомб, как все вскочили по сигналу и снова побежали. Бросок на сотню метров — и снова смертоносный вой, снова заплясала под бегущими земля.

Навстречу нам из палатки вырвалась женщина с грудным ребенком на руках и бросилась к баржам, к бомбам. В страхе за ребенка она не соображала, что ей делать.

— Куда! Назад!

Женщина повернулась и побежала к лесу.

Три раза бросались мы на землю, три раза били нас взрывные волны и падала сверху земля.

Нескольких своих товарищей недосчитались мы в этот день. Две баржи изрешетило мелкими осколками, третью — бомба продырявила в корме и, не разорвавшись, ушла в грунт. Разбило несколько пустых железнодорожных вагонов…

Ко мне подошел один из главных строителей и спросил, будем ли производить сварку.

— Видно будет сильно: уже темнота наступает, — добавил он.

Не успел я открыть рот, чтобы отдать распоряжение, как в нескольких местах вспыхнули ослепительные молнии электросварки, и сейчас же засверкала вся площадка. Это наши рабочие уже ответили за меня.

Ночью, часа в два, начался интенсивный зенитный огонь. Где-то высоко гудели самолеты. Я вышел из палатки. Нигде ничего не видно, только стрельба и частые вспышки разрывов в небе.

Затем все стихло. Через 10–15 минут опять засверкали огни электросварки, освещая силуэты барж и железнодорожных кранов у стапелей.

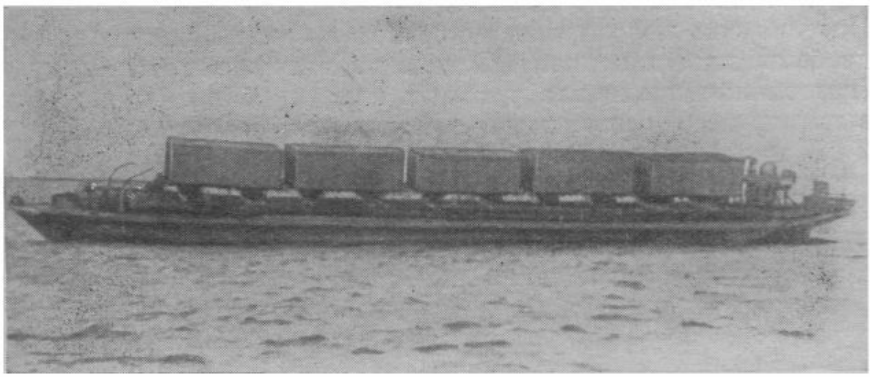
На другой день, в 19 часов, враг повторил ожесточенный налет на верфь. Люди своевременно ушли из опасного района. Вчерашний опыт и соответствующий инструктаж помогли избежать напрасных потерь. Никто не был убит. Только два человека получили легкие ранения.

Несмотря на напряженнейшую обстановку и круглосуточную работу, в коллективе верфи систематически велась политическая работа. Рабочие и инженеры постоянно получали информацию о текущих событиях. Живо обсуждались наши производственные дела. Соревнование носило действенный, боевой характер. Во всем этом тон задавала партийная организация во главе с парторгом Л. М. Зубаревым.

Однажды на площадку приехали Я. Ф. Капустин, П. С. Попков и с ними заведующий судостроительным отделом горкома т. Новиков. Они интересовались ходом строительства барж, условиями жизни рабочих. Я заметил гостей лишь через 10–15 минут после их приезда. Капустин стоял на барже в кепке и развевающемся на ветру сером габардиновом пальто.

Выслушав мой доклад о состоянии дел (это был начальный период строительства), Капустин сурово сказал:

— Имей в виду, что Военный совет и горком партии обязали тебя обеспечить постройку барж на Ладоге и ты персонально отвечаешь за это. Почему не жалуешься на задержки со стороны заводов?



Железнодорожный паром с вагонами на борту во время перехода через Ладожское озеро. 1942 г.

Но жаловаться не приходилось. Вопреки бомбежкам, обстрелам и многим другим необычайным трудностям, заводы и мы на Ладоге продолжали улучшать организацию производства и совершенствовать технологию.

Баржи строились с такой быстротой, которая в мирное время считалась бы чуть ли не фантастической. И сейчас, когда прошло более двадцати пяти лет, немногие верят, что можно было собирать, сваривать, спускать баржи, оснащать их якорным, рулевым, швартовным, грузовым и другими устройствами, изготавливать и монтировать трубопроводы, оборудовать бытовые помещения и сдавать на плаву готовую баржу грузоподъемностью 1000 тонн за десять дней, а затем и за шесть дней.

И все-таки это исторически существовавший факт! Он был! Живы сотни свидетелей. Сохранились документы.

Такую работу во фронтовых условиях выполняли ослабленные голодом люди. Они достойны звания героев. И недаром наш прекрасный город назван городом-героем.

Задание Государственного Комитета Обороны нами было выполнено с превышением — вместо десяти построили двенадцать барж, а затем и тринадцатую, причем последние имели железнодорожные рельсы на палубе и принимали груз не только в трюмы, но и прямо в вагонах, перевозили и паровозы.

Нам довелось видеть наши баржи в период эксплуатации. Нередко они швартовались с грузом в бухте Гольсмана, когда были заняты причалы Осиновца. Нагруженные до отказа (ватерлиния проходила у самых клюзов) баржи принимали в трюмы не 600 проектных, а фактически 1000 тонн.

В заключение я хочу рассказать о посещении верфи товарищем А. Н. Косыгиным, заместителем председателя Совнаркома СССР. Он в то время неоднократно прилетал в осажденный Ленинград, побывал и на Ладожском озере, ознакомился с положением дел на строительстве барж.

Во время осмотра барж на стапелях товарищ Косыгин спросил:

— Где баржа, которую пробила бомба?

Я издали показал ее, не предполагая, что придется идти туда. Несколько дней на этой барже уже велись работы. Однако попытка извлечь бомбу не удалась: она глубоко ушла в илистый грунт.

Товарищ Косыгин направился к пресловутой барже. Я нерешительно последовал за ним. Хотя мы уже сняли ограничения и вовсю работали на барже, но нельзя было подвергать нашего гостя ненужному риску. Сопровождавшие нас

специалисты верфи видели мое состояние. Когда я случайно задержал взгляд на одном из них, он понял меня без слов и быстро исчез.

Шли мы не спеша, останавливались в разных местах. Наконец приблизились к пресловутой барже. Но подойти к ее пробитой бомбой корме не смогли: по бокам стояли платформы с хаотически сброшенными с них досками и секциями. Выйти на палубу также было невозможно, так как ремонтировали поврежденный трап. Оставалось смотреть баржу со стороны носа.

Когда потом я, забывшись, выругал строителя за беспорядок на стапеле, он изумленно посмотрел на меня, но ничего не сказал.

Товарищ Косыгин поблагодарил нас, пожелал успехов и, провожаемый нашими добрыми пожеланиями, уехал.

На этом можно и закончить описание подвига, совершенного ленинградскими судостроителями на заводах в Ленинграде и на Ладожской верфи.

Исчезнувшую с приходом лета ледовую дорогу сменила другая дорога, по которой вместе с кораблями Ладожской военной флотилии и судами Северо-Западного пароходства шли стальные баржи, построенные ленинградскими судостроителями в рекордно короткие сроки.

Как мы ремонтировали корабли

Инженер-напитан 2-го ранга в отставив И. И. ШЕРМАН

Наум Наумович Шерман после окончания Военно-морского инженерного училища имени Дзержинского работал на Кронштадтском Морском заводе. С октября 1941 года служил на Ладожской военной флотилии, занимая должности старшего специалиста и заместителя начальника технического отделения флотилии.

В середине октября 1941 года меня вызвали из Кронштадта в Ленинград к начальнику тыла КБФ генерал-майору М. И. Москаленко. На приеме у генерала, состоявшемся поздно вечером, присутствовал также бригинтендант А. И. Колпаков. Здесь я познакомился с инженер-капитаном 1-го ранга А. М. Чепкаленко, которого назначили начальником технического отделения тыла ЛВФ, а меня — старшим корабельным инженером. Приехали мы в Ленинград налегке, никаких вещей с собой не взяли.

Генерал Москаленко обрисовал нам обстановку в Ленинграде в связи с блокадой. Мы узнали, что в городе продовольствия и

некоторых видов топлива оставалось на считанные дни. Город мог поддерживать связь со страной только через Ладожское озеро. От того, как будут перевозить грузы корабли ЛВФ и суда СЗРП, зависело многое. Чем больше попадет в осажденный Ленинград продовольствия и боевой техники, тем выше будет боеспособность города.

В тот же вечер, получив все необходимое, мы направились в Новую Ладогу.

Конечно, в кратких воспоминаниях невозможно рассказать все о работе судоремонтников. Остановлюсь только на отдельных, наиболее характерных случаях, свидетельствующих о чувстве высокой ответственности советских людей в то грозное время. Матросы и офицеры, рабочие и инженеры повседневно проявляли смекалку, находчивость, большое мужество. Они не признавали безвыходных положений.

28 мая 1942 года у пирса Кобоны в результате прямого попадания авиабомб получила большие повреждения канонерская лодка «Бира». Была разрушена палуба. Обшивка корпуса в средней части левого борта оказалась сорванной. Канлодка сильно накренилась, набрав в пробоину много воды. Машины и винты повреждений не получили.

Для ввода канлодки в строй требовался доковый ремонт. Флотилия располагала одним плавучим деревянным доком. Это был так называемый Ровский док, который каким-то чудом остался в Новой Ладоге. Док не имел никаких понтонов, башен или других конструктивных особенностей, характерных для плавучих доков. Он предназначался для транспортировки глубоко сидящих судов по рекам Неве и Свири от Ленинграда до Онежского озера. Дальше, по Беломорско-Балтийскому каналу, эти суда шли своим ходом. Ладожское озеро док проходил по обводным каналам.

Корпус дока был выполнен из брусьев сечением 200х200 миллиметров и досок — наружной обшивки. Докуемое судно входило через ворота в корме, и устанавливалось прямо на днищевой набор. В носовой части дока имелись небольшие служебные помещения и насосная станция, с помощью которой его осушали за 8-10 часов. Словом, это было очень простое и весьма непрочное сооружение.

Док стоял на реке Волхове у деревни Юшково (в пяти километрах от Новой Ладоги).

Канлодка «Бира» своим ходом пришла на рейд Новой Ладоги, однако в Волхов она зайти не могла. Как известно, устье Волхова преграждает поперечная песчаная отмель — бар. Глубина здесь не более 3 метров. Канлодка же имела осадку около 4 метров.

Офицеры технического отдела флотилии Костромитинов и Комаров предложили оригинальный план: вывести Ровский док на рейд, где продоковать канлодку, а затем отбуксировать док с кораблем на место — к деревне Юшково. Этот план одобрило командование.

Дело происходило в начале июня, в разгар белых ночей. Не спрячешься под покровом темноты! Приходилось все время учитывать опасность воздушного нападения. Однако канлодку нужно было ввести в строй во что бы то ни стало.

Сразу же возникало и другое препятствие. Длина дока равнялась 100 метрам, а длина канлодки — около 50 метров. Для балластировки дока требовалось одновременно с канлодкой поставить в него другое судно водоизмещением не менее 400 тонн. Но как раз под руками ничего подходящего не оказалось. Пришлось взять большую баржу и загрузить ее камнем, который собирали на берегах Волхова где только можно.

А.М. Мутовкин.

Наконец баржу с балластом и док вывели на внешний рейд и стали проводить докование. Затопление дока произошло нормально. Баржу завели также без всяких осложнений. Но когда начали заводить канлодку, поднялся ветер и стал разводить волну. Все же и «Биру» удалось поставить в док.

Началась откачка воды. Док нужно было осушить полностью, чтобы при наименьшей осадке он мог пройти через бар. Время тянулось медленно.

Когда осадка дока уменьшилась до 2,5 метра, начали трещать шпангоуты. Дело в том, что с уменьшением осадки увеличивается килевая качка. Волнение уже превышало три балла, стрелка прогиба дока достигла одного метра.

К счастью, вражеская авиация нас не беспокоила. Волнение же доставило большие неприятности: лопнули два шпангоута. С большим трудом док отбуксировали на свое место. Небольшие повреждения в его корпусе удалось исправить. Были созданы условия для ремонта канлодки в кратчайшие сроки.

Использование транспортного деревянного дока для докования в открытом озере — это яркий пример самоотверженных действий ладожских судоремонтников.

Весной 1943 года военный транспорт «Стенсо» намотал себе на винт стальной трос. Маленькое происшествие привело к большой неприятности: согнулся конец гребного вала. Для ремонта линии вала транспорт пришлось поставить в Ровский док.

При осмотре линии вала мы обнаружили, что гребной вал вынимается только во внутрь корпуса. Но для этого нужно предварительно снять паровую машину. Возможностями для этого наш док не располагал. Не оказалось плавучих кранов и во всей Новой Ладоге.

Долго транспорт «Стенсо» держать в ремонте мы не могли, ибо это был единственный на Ладожском озере транспорт с грузовой стрелой грузоподъемностью до 15 тонн. Стали искать выход из положения.

При участии флагманского механика отряда транспортов З. Г. Русакова проблему снятия вала решили просто и оригинально. В обшивке левого борта, со стороны кормы, ацетиленовой горелкой прорезали отверстие, через которое извлекли гребной вал. Затем таким же способом поставили его на место после ремонта, а отверстие заварили.

В отечественном судостроении сварка широко стала

внедряться только перед войной. Кроме того, нужно учесть, что в данном случае вырезка, а затем вварка металла в замкнутый контур производились почти во фронтовых условиях.

Военный транспорт «Стенсо», отремонтированный в короткие сроки, до конца войны успешно выполнял все боевые задания.

Бывший начальник Новоладожских судоремонтных мастерских ЛВФ А. М. Мутовкин в своих воспоминаниях рассказал об очень интересном случае из практики судоремонта военных лет.

У буксирного парохода «Ардатов» снарядом оторвало всю корму, вплоть до переборки машинного отделения. Пароход затонул. Так как плавсредств не хватало, решили пароход поднять и отремонтировать. И отремонтировали самым оригинальным образом.

На Ладожском озере плавал пароход «Баку», однотипный с «Ардатовом». Когда затонувшее судно подняли, оба парохода одновременно поставили в док. «Баку» служил образцом. С его кормовой части снимали шаблоны и по ним сразу же делали детали для «Ардатова». Таким способом полностью изготовили новую кормовую часть парохода «Ардатов» вместе с гребным устройством. Пароход плавает и по сей день.

Весь период войны узким местом судоремонта на Ладоге был недостаток доков. Над этим вопросом бились все инженеры флотилии. Один Ровский док не мог удовлетворить нас. А постройка нового дока, помимо больших капитальных затрат, отняла бы много времени.

В Новой Ладоге на Староладожском обводном канале, у самого выхода канала в реку Волхов, находились шлюзы. И вот флагманский инженер-механик отряда транспортов З. Г. Русаков предложил использовать камеру выходного шлюза как док для мелкосидящих судов. Построили плавучий деревянный батопорт, перекрывающий доступ воды в камеру. Вскоре флотилия обогатилась сухим доком. Этот док сослужил хорошую службу.

Я привел лишь несколько примеров из деятельности ладожских судоремонтников. Но и по ним читатель может судить, какие огромные усилия предпринимали люди, чтобы быстро ремонтировать корабли героической Ладоги.

Вместе с флотилией

Полковник медицинской службы в отставке И. Н. ТОМИЛИН

Иван Николаевич Томилин с начала Великой Отечественной войны участвовал в боевых действиях Чудской флотилии. В августе 1941 года он был назначен флагманским врачом Ладожской военной флотилии.

На Ладожскую флотилию я прибыл в августе 1941 года. Еще не кончилось лето, но люди, казалось, не замечали ни яркого солнца, ни теплого морского ветра, ни зелени садов… Всех занимало одно: близко враг!

Штаб, который тогда находился в Шлиссельбурге, жил беспокойной жизнью. Представление начальнику штаба заняло немного времени: телефонные звонки, доклады оперативных работников ежесекундно отвлекали его.

— Включайтесь, доктор, в руководство медицинской службой. Ознакомьтесь с обстановкой и действуйте, — коротко сказал начальник штаба.

А так как обстановку в общих чертах я узнал в ожидании

приема в штабе, то сразу же поспешил в госпиталь. Располагался он в больнице водников Северо-Западного речного пароходства. Шел я туда и думал: как встретят, как примут?

Вот и госпиталь. Очень меня обрадовала встреча со старым знакомым по службе на Тихоокеанском флоте П. П. Певневым. Здесь он был начальником хирургического отделения. И то, что уже на второй день коллектив медицинских работников знал обо мне все, конечно же, работа Павла Петровича. Одним словом, меня приняли…

Начались напряженные фронтовые будни. 30 августа противник вышел на левый берег Невы в районе Ивановских порогов. Это уже недалеко от Шлиссельбурга.

Начальник штаба флотилии приказал свернуть госпиталь, погрузить его на санитарные суда «Володарский» и «Урицкий». На излечении в госпитале в тот момент было 250 человек.

В районах Синявина и Ивановских порогов шли ожесточенные бои. Поступало много раненых. Это вынудило нас 1 сентября снова развернуть госпиталь в новом большом здании школы. Разгрузили «Володарский». 100 раненых в один вечер эвакуировали на правый берег Невы.

В ночь на 3 сентября 218 раненых эвакуировали на различных судах по Новоладожскому каналу в Сясьстрой.

3 сентября санитарный транспорт «Урицкий», взяв на борт 159 человек, отправился в Новую Ладогу. На другой день туда же ушел «Володарский».

Эвакуация раненых была весьма своевременной мерой. 6 сентября 36 бомбардировщиков противника тремя эшелонами нанесли удар по Шлиссельбургу. Пожары и руины, разрушенное здание штаба флотилии — таким предстал перед нами город после налета.

Раненые беспрерывно поступают в госпиталь и городскую больницу. Руководство больницей, организацию хирургической помощи и эвакуацию раненых взяла на себя медицинская служба флотилии. Группу фельдшеров и медсестер мы направили в город для сбора пострадавших и оказания им первой помощи на месте.

Фашисты весь вечер и всю ночь бомбят город. Окна в госпитале выбиты. Полы засыпаны штукатуркой. Электричество погасло. Несколько человек убиты прямо на госпитальных койках, другие получили вторичные ранения.

Ввиду непрекращающихся налетов авиации противника мы решили в перерывах между бомбардировками выносить раненых из палат и размещать их в кустах, в 200–300 метрах от здания. К 24.00 командование потребовало сообщить о количестве раненых. В госпитале в то время находилось 400 человек. У нас не хватало

транспортных средств для их эвакуации и санитаров-носильщиков. Поступило приказание производить эвакуацию своими силами. Мы, конечно, понимали, что сейчас всем и везде очень тяжело. Добывать транспорт отправились начальник госпиталя военврач 2-го ранга М. В. Тарасюк и военфельдшер А. А. Алексеев. На их долю выпало не только найти подходящие суда, но и достать для них горючее. Трудное задание они выполнили с честью.

До самого утра 7 сентября мы выносили раненых на дорогу, грузили их на машины и доставляли на пристань. 336 человек из госпиталя и больницы были отправлены в Новую Ладогу по каналу на пароходе и трех речных трамваях. Около 70 — переправили на правый берег Невы. Персонал госпиталя и маневренно-хирургической группы работал без сна и отдыха. Даже перекусить было некогда. Люди еле держались на ногах.

В этой сложной обстановке медики проявили и мужество, и самоотверженность. Начальник госпиталя М. В. Тарасюк и комиссар старший политрук Дегтяренко личным примером увлекали подчиненных. Начальник хирургического отделения П. П. Певнев, начальник терапевтического отделения М. Е. Пономарев, врачи В. М. Потапкина, С. И. Баршай, А. Е. Плутенко, Цинцадзе и В. М. Шаповалов, пренебрегая опасностью, работали как врачи-специалисты и как санитары-носильщики.

Неутомимыми тружениками показали себя военфельдшеры А. А. Алексеев, С. И. Мальцев, рентгенотехник А. Вильчевский, медсестры Ира Колачевская, Аня Васильева, Ксения Дмитриева, Марина Казакова, Наташа Иванова, Нина Семенова, Клава Мальцева. Они строго выполняли назначения врачей, заботливо ухаживали за ранеными, вселяя в них надежду на скорое выздоровление.

Хотелось бы несколько добрых слов сказать о медсестре Ире Колачевской, приехавшей в Шлиссельбург в первых числах августа. Когда потребовалось развернуть госпиталь в школе на улице Чекалова, ее вызвал начальник госпиталя и, посмотрев на часы, сказал:

— Сейчас девять часов. К шестнадцати ноль-ноль операционная должна быть готова для приема раненых.

В классах школы еще стояли парты, имущество госпиталя лежало в тюках и баулах. Ира восстановила в памяти операционную клиники 2-го Ленинградского мединститута, где раньше работала, и полностью скопировала ее. В назначенное время она доложила:

— Операционная для приема раненых готова.

Враг наседал. Ожесточенные бои велись уже на подступах к

городу. Мы приняли решение, одобренное начальником штаба, переправить медицинские подразделения на правый берег Невы.

7 сентября разведывательные танки противника прорвались в район кладбища, к угольной пристани. В 20 часов 20 минут штаб флотилии покинул Шлиссельбург.

8 сентября фашисты заняли город. Переночевав в траншеях на правом берегу Невы (местность обстреливалась), мы отошли на станцию Всеволожская. На другой день в Шереметьевке я впервые встретился с командующим флотилией капитаном 1-го ранга Б. В. Хорошхиным. Командующий ознакомил меня с оперативной обстановкой и очередными задачами. Одобрил предложение о развертывании госпиталя на новом месте — в Ириновке — и выдвижении маневренно-хирургической группы в район Осиновецкого маяка.

Уже 10 сентября госпиталь разместился в деревне Ириновка, в 12 километрах от Ладожского озера, а маневренно-хирургическая группа — в Осиновце, на самом берегу озера.

Наступили тяжелые дни блокады. Медицинские работники оказались перед лицом сложных задач, которые раньше им не приходилось решать. Питание раненых было ограничено. В рационе отсутствовали продукты, богатые витамином С. Чтобы предотвратить авитаминоз, заготавливали хвою. Из нее мы сами приготовляли настой и давали его раненым.

Нам предстояло по-новому организовать медицинскую службу. Изменилась дислокация кораблей и частей флотилии. Следовало правильно расставить кадры, обучить моряков оказанию само- и взаимопомощи, учитывая, во-первых, что 60 процентов личного состава пришло из запаса и, во-вторых, что большинство кораблей не имеют в штате медицинских работников. Необходимо было совершенствовать знания медиков, изучать опыт, как свой собственный, так и общефлотский и армейский. Этот опыт доказывал, что своевременная доврачебная, врачебная и хирургическая помощь обеспечивала быстрейшее выздоравливание раненых и возвращение их в строй.

В решении этих трудных задач нам во многом помогала медицинская служба Краснознаменного Балтийского флота. Во главе ее вначале стоял незабвенной памяти Владимир Робертович Баудер, смелый, решительный человек, а позднее генерал-майор медицинской службы А. В. Смольников, высокоэрудированный врач. Они всегда внимательно относились к нашим заявкам и просьбам, направляли к нам необходимые кадры и имущество.

Уже к началу 1942 года на флотилии сложилась стройная организация медицинской службы. Для хирургического обеспечения малой водной трассы восточного берега и

малотоннажного флота в деревне Леднево был развернут медико-санитарный отряд. Здесь имелись стационар на 35 коек, маневренно-хирургическая и терапевтическая группы, звенья санитаров-носильщиков.

Для обслуживания большой трассы и главной базы флотилии на восточном берегу Ладоги находились 34-й военно-морской госпиталь, поликлиника, санэпидлаборатория, медицинский склад. На западном берегу мы организовали санитарное отделение со стационаром на десять коек, усиленное хирургической группой, а также военно-морской госпиталь № 5, лабораторию, отделение медицинского склада.

На пирсах и пристанях круглосуточно дежурили санитарные инструкторы, функционировали посты медицинской помощи. Отдельные суда, подразделения и соединения кораблей были укомплектованы врачами и фельдшерами.

Большое значение для решения принципиальных вопросов организации медицинского обеспечения сыграло пребывание у нас заместителя главного хирурга Советской Армии профессора Семена Семеновича Гирголава и главного хирурга флота профессора Юстина Юлиановича Джанелидзе. Ночью меня неожиданно вызвали к командующему, и здесь я встретился с учеными; оба меня знали, оба были моими учителями: в 1940 году я работал в клинике Ю. Ю. Джанелидзе в 1-м Ленинградском медицинском институте. После стажировки по его же предложению меня назначили старшим ординатором хирургической клиники Военно-морской медицинской академии, откуда я и ушел на фронт.

Юстин Юлианович интересовался организацией хирургической помощи и эвакуацией раненых. Я доложил о догоспитальной помощи, о недостатках в обучении боевых санитаров, особенно на малых кораблях, об отсутствии специальных плавучих средств для эвакуации больных и раненых. Профессор спросил мнение командующего.

Командующий подтвердил, что доклад флагманского врача объективен.

— Мне кажется, Семен Семенович, здесь будет все в порядке, — сказал Джанелидзе Гирголаву и продолжил, обращаясь ко мне: — Сделайте госпитали и маневренно-хирургические группы учебными центрами по подготовке не только врачей и фельдшеров, но и хотя бы части санитаров.

— Постараемся, — заверил я.

— Ну, а как с эвакосредствами? — спросил Юстин Юлианович командующего.

— Будем изыскивать возможности, — ответил тот.

— Как взаимодействуете с армейскими медицинскими учреждениями? — спросил меня Гирголав.

Я доложил о наших связях с полевыми подвижными госпиталями. Особенно тесные контакты установились с 2234-м и 2238-м ППГ на западном берегу, 36-м — на восточном и 731-м ХППГ в Новой Ладоге. В последнем хирургом работал ученик Ю. Ю. Джанелидзе, его ассистент Александр Львович Стуккей — человек большого дарования, владевший высокой хирургической техникой. Александр Львович часто бывал в операционной морского госпиталя, оперировал сам и консультировал других хирургов.

В дни боев под Волховстроем Стуккей получил тяжелое ранение. Оперировал его главный хирург 54-й армии А. А. Вишневский. Позднее А. Л. Стуккей был в соединении, действовавшем в Партизанском крае под Ровно. Сейчас он доктор медицинских наук, работает в клинике лауреата Ленинской премии профессора Ф. Г. Углова…

Командующий флотилией выполнил обещание, В наше распоряжение были выделены два небольших судна. По собственному проекту мы оборудовали их для эвакуации раненых. Макеты этих судов ныне экспонируются в Военно-медицинском музее…

Зимой корабли ремонтировались. Мы использовали это время для учебы медицинских работников. Формы ее были многообразны: десятидневная стажировка корабельных медиков в госпитале; изучение «Наставления по оказанию хирургической помощи в военно-морском флоте»; сборы санитаров, на которых они овладевали практикой наложения повязок, жгута, шин, выноса раненых из труднодоступных мест корабля, простейшим способам дезинфекции корабельных помещений.

Короче говоря, на флотилии велась подготовка всех звеньев медицинской службы для обеспечения навигации 1942 года.

Навигация открылась в мае. Оживилась водная трасса «Дороги жизни». С первых же дней фашисты пытались сорвать наши перевозки. Их авиация совершала налеты на караваны судов и отдельные корабли. Вместе со всеми моряками мужество и отвагу в борьбе с врагом проявили и медицинские работники.

Транспорт «Чапаев» перевозил войска. Во время перехода из Кобоны в Осиновец на судне находилось около 300 бойцов— подкрепление Ленинграду. Навстречу «Чапаеву» шел тральщик с баржей на буксире. В воздухе появились «юнкерсы». Они стали пикировать на баржу. Транспорт, вооруженный двумя пушками и двумя крупнокалиберными пулеметами, развернулся и открыл огонь по самолетам. Кругом рвались бомбы. Осколками одной из

них был убит командир орудия, несколько моряков получили ранения.

Военфельдшер и парторг корабля М. Н. Рубцов бросился оказывать помощь пулеметчику Плотникову, наложил ему повязку. Плотников остался на боевом посту и продолжал бой до тех пор, пока «юнкерсы» не ушли. Своевременно получили помощь и другие раненые.

Служил на «Чапаеве» юнга Боря Андреев — сын корабельного кока. Было ему 15 лет, когда мать умерла в Ленинграде от голода. Отцу разрешили взять мальчика на корабль. Боря исполнял обязанности второго номера расчета у орудия и санитара. В этом бою юнга действовал бесстрашно и умело. Он оказал помощь раненному в живот комендору Федосееву, заменил его у пушки и продолжал вести огонь по вражеским самолетам.

Четыре истребителя Ме-109 в течение получаса обстреливали ТЩ-126. Пятнадцать человек получили ранения. Военфельдшер Михайличенко, вместе с боевым санитаром Снегиревым, невзирая на вражеский огонь, перенесли раненых в безопасное место. Они не только накладывали повязки и шины, но и производили болеутоляющие инъекции. Часть раненых, получив помощь, возвратилась на боевые посты. Военфельдшер Михайличенко погиб в 1943 году на корабле, подорвавшемся на мине.

В результате массированного налета авиации противника на Кобонский порт было много раненых. На канонерской лодке «Бира» от бомб, разорвавшихся на корабле и вблизи его, получили ранения 26 человек. На канлодке «Нора» имелось 14 раненых, на пирсах — 82. Весь личный состав медицинского эвакоотряда на месте оказывал помощь раненым. Вот как описывает этот эпизод в своем дневнике начальник морского медицинского эвакоотряда Федор Григорьевич Масляков:

«В товарный состав с боеприпасами попала бомба. Начали рваться снаряды и мины. Из горящих вагонов в разные стороны, подобно шарам с огненными хвостами, летели «эресы». Это был настоящий ад.

Но ничто не могло остановить личный состав эвакоотряда. Все медицинские работники, не обращая внимания на опасность, продолжали помогать раненым, эвакуировали их с кораблей. Особенно старались медсестры Михайлова, Сорокина и другие.

Позднее Сорокина вспоминала: «Страх куда-то исчез, о смерти не думалось, была одна мысль: вынести раненого в безопасное место…»

В трудных условиях пришлось работать и врачу канлодки «Бира» М. В. Попову. Помещение медицинского пункта корабля

оказалось разрушенным, штатный санитар по делам службы находился на берегу. И все же врач сделал все, что было в его силах, для спасения жизни воинов.

Много и самоотверженно трудились в те дни работники военно-морского госпиталя № 5, развернутого на базе Ириновской больницы. С 7 декабря 1941 года по 1944 год им руководил хирург Б. М. Шварцгорн, имевший уже опыт работы в госпитале на полуострове Ханко. С большой любовью я вспоминаю этого замечательного человека и дружный коллектив госпиталя. Борис Моисеевич хорошо знал оперативную обстановку, всегда находился там, где был всего нужнее.

Заслуживают всяческой похвалы труженики медицинского отделения Осиновецкой военно-морской базы. Благодаря высокой оперативности его начальника Л.М. Заборского и работников санитарно-эпидемиологической лаборатории Г. П. Сомова, Н. М. Сомовой, Б. Р. Трескунова и других, благодаря проводимой ими системе противоэпидемических мероприятий на флотилии не было ни одной вспышки инфекционных заболеваний.

Медики не только умели лечить, бороться против эпидемии, они в трудные минуты становились настоящими воинами.

Во время очередного налета фашистской авиации на Осиновец Л. М. Заборский и фельдшер Бершаков, выбежав из землянки, увидели в районе бухты Гольсмана черное облако дыма. Взяв весь санитарный транспорт, они направились к пирсу. Но пробиться к пирсу было не просто: путь преграждали огромные бревна, вывороченные рельсы. А в 2–3 метрах от разрушенного пирса стоял тендер, загруженный боеприпасами. На нем возник пожар, имелись раненые.

Пренебрегая опасностью, Л. М. Заборский, медсестра Попова и санитар Педченко прыгнули на тендер и стали тушить пожар, сбрасывая за борт горящие войлочные маты. Они оказали помощь раненым. Вскоре подоспели краснофлотцы и выгрузили ящики с минами. Взрыв удалось предотвратить. Раненых перенесли на машины и отправили в Морье.

Новая Ладога, где располагалась главная база флотилии, часто подвергалась воздушному нападению. Мне навсегда запомнилась встреча с коллективом больницы водников во время первого массированного налета фашистских стервятников. Больница находилась на Новоладожском канале. Мы должны были развернуть на ее территории наш госпиталь.

Приехали днем. Нас гостеприимно встретила сама хозяйка — главный врач. Не успели мы оглядеться, как прозвучал сигнал воздушной тревоги. В больнице в это время находилось на излечении несколько человек. Их бережно перевели в большую

землянку, вырытую посередине двора. Рядом стояли специальные машины, сновали люди в белых халатах, над больницей развевался санитарный флаг. Но это не остановило фашистских стервятников. Они снизились до бреющего полета и начали бомбить больницу.

Одна из бомб угодила прямо в землянку, где находился весь персонал вместе с главным врачом и больными. Все они погибли.

Стало ясно — размещать госпиталь здесь нельзя. Приняли решение развернуть его в 12 километрах от города. Но позднее, когда была укреплена противовоздушная оборона, на окраине города, в маленьких деревянных домиках старой больницы, обосновался 34-й военно-морской госпиталь. Во дворе и садике вырыли щели и землянки. В постоянной готовности находились санитарные автобусы. По сигналу воздушной тревоги многих раненых и больных мы отвозили за три километра в лес, где в палатках было развернуто резервное отделение. Остальных раненых переносили в землянки и щели.

Главным распорядителем в этом госпитале являлся начальник хирургического отделения военврач 2-го ранга Ф. Г. Ахмедов. Во всем ему помогали ординатор-хирург капитан медицинской службы О. П. Володина, старшая операционная сестра Е. И. Киуру.

Фарух Гаджиевич спас не одну жизнь нашим героическим морякам. Он пользовался большим уважением и любовью личного состава. Все это выразил поэт А. К. Тарасенков в стихотворении, посвященном хирургу Ахмедову и опубликованном в газете флотилии «За Родину» 21 октября 1942 года.

Фаруха Гаджиевича впоследствии наградили орденом Красного Знамени…

Заключительным аккордом боевой деятельности Ладожской военной флотилии была высадка десанта в районе реки Тулоксы.

Самоотверженно работали в этой операции медики флотилии. Вот что писала о них газета «За Родину» 23 июля 1944 года в статье «Наши боевые друзья»:

«…и оказание медицинской помощи, и эвакуация раненых проводились под сильным артиллерийским огнем противника. От врачей и санитаров нужна была большая сила воли, мужество, чтобы не только самим соблюдать спокойствие, но и передать его раненым. К чести наших медицинских работников, они блестяще справились со своими задачами.

Вот санитары-краснофлотцы Соловьев и Вертюшкин заметили, что разрывы мин приближаются к тому месту, где лежит раненый капитан Гаврилов. Они не думают о себе, о грозящей опасности, а бесстрашно пробираются к раненому и

уносят его в более безопасное место. Едва они уходят метров на тридцать, как там, где лежал раненый, разрывается мина.

Большую заботу о раненых проявили также санитары-краснофлотцы Бабич, Бурдасов, старший краснофлотец Маценко. Под частыми разрывами снарядов и мин они оказывали им помощь и уносили в укрытия.

Неутомимо, быстро и исключительно добросовестно работал лейтенант медицинской службы Стельмах. Видя, что раненые начинают скапливаться, он, не дожидаясь указания, вызвал катер и мобилизовал свободных бойцов в помощь санитарам для переноски раненых к месту посадки. В сильный шторм, когда оказалось невозможным отправить раненых на корабль, Стельмах принялся за сооружение для них укрытия от холода и дождя. Он разыскал шинели, чтобы все раненые были тепло укрыты.

В первый день на берегу не было удобных причалов, и санитарам порой приходилось по грудь залезать в воду, чтобы подавать раненых на катера.

У санитара Бурдасова долгое время на спине не заживали большие ссадины. Эта память у него осталась от раненых, становившихся в сапогах к нему на плечи, чтобы взобраться на катер.

Краснофлотец Бурдасов четыре часа работал в воде раздетым. Бывший авроровец В. И. Бурдасов был награжден орденом Красной Звезды.

Санитары вместе с другими бойцами построили специальный пирс для эвакуации раненых.

Медицинские работники в десантной операции проявили образцы беспредельного мужества и честного выполнения воинского долга. Врачи тт. Пегов и Балыкин показали себя хорошими организаторами и неутомимыми работниками в новой для них обстановке».

Хотелось бы добавить несколько слов к этой статье.

Капитан медицинской службы Г. П. Пегов был начальником морского медицинского эвакоотряда. Высадившись на берег противника с первым броском, он сразу же организовал самооборону, рытье щелей, медицинскую помощь раненым и приступил к их эвакуации. Под его руководством эвакуировано с берега на катера 672 человека. Гурия Павловича наградили орденом Красного Знамени.

Врач-хирург капитан медицинской службы З. Е. Балыкин также высадился с первым броском десанта. Он и его подчиненные эвакуировали 450 раненых. 45 из них была оказана первая медицинская помощь на поле боя.

Бойцы морской пехоты тепло вспоминают санитарку Сашу

Гранкину, спасшую со своими друзьями жизнь многих десантников.

Большую работу на санитарных транспортах проводили хирургические группы, возглавляемые капитаном медицинской службы В. М. Шаповаловым и майором медицинской службы А. К. Матвеевым.

Да разве всех перечислишь?

Все медицинские работники, участвовавшие в десантной операции, заслуживают уважения и благодарности. Тридцать восемь из них были награждены орденами и медалями Советского Союза.

Благодаря самоотверженному труду медицинских работников флотилии Родине сохранено много жизней ее верных сынов, а флоту — смелых и мужественных моряков, которые еще не раз показывали себя в боях с немецко-фашистскими захватчиками.

Хлеб и песня

П. Л. БОГДАНОВ

Петр Леонидович Богданов — автор текста популярной песни о Ладоге. В годы Великой Отечественной войны ему довелось служить на Ладоге — он был военкомом 526-й отдельной фронтовой роты связи.

Ниже публикуются воспоминания П. Л. Богданова о том, как была создана „Песня о Ладоге", а также ноты и текст песни.

Начиналась вторая блокадная зима. По-прежнему Ленинград соединялся с Большой землей только узкой полоской Ладожского озера. Летом — по воде, зимой — по льду. Смертность от голода в Ленинграде значительно сократилась. Хотя ленинградцы и голодали, но уже не умирали по нескольку тысяч в день, как это было в первую блокадную зиму.

Трудно переоценить значение Ладожской трассы. Она спасла Ленинград и Ленинградский фронт от голодной смерти. Недаром эту дорогу прозвали «Дорогой жизни».

Вторая блокадная зима резко отличалась от первой. Первая замораживала все живое и мертвое. Таких морозов не было сто шестьдесят лет. Вторая блокадная зима была, наоборот, настолько мягкой, что возникали опасения за судьбу ледовой трассы. Ладожское озеро долго не замерзало. Движение судов стало почти невозможным, а открытие автомобильного движения по льду все откладывалось и откладывалось.

Вот в этот период, если можно так сказать — ожидания «у моря погоды», вместе с работниками политотдела Управления дороги я ездил по воинским частям и присутствовал на концертах художественной самодеятельности. Именно на этих концертах и родилась мысль о том, что ладожцам нужна своя песня. Она нужна была не только им, но и всем ленинградцам.

Теперь, четверть века спустя, с волнением смотрится пожелтевший от времени номер ладожской газеты «Фронтовой дорожник» за 17 декабря 1942 года и вспоминается, как все это произошло.

Текст песни распространила по подразделениям газета. Ноты разослали по воинским частям следом за газетой. И песню запела вся Ладога.

Через несколько дней ее можно было услышать в любой воинской части. Это ладожцы пели о себе, о Ленинграде. Они пели о том, что лично ими пережито и никогда в жизни не забудется.

Ладога! Свирепое озеро! Есть такая двухсотлетней давности книга: «Краткое описание царствующего града Санкт-Петербурга, от начала построения его, с 1703 года по 1751 год». В ней

написано: «Ладожское озеро, которое величиною есть пространнейшее, но при том весьма свирепое, так, что волнением своим сравняться может Каспийскому морю». Да, именно свирепое!

Здесь штиль — редкое явление, а шторм — почти обычное. Невзирая на капризную погоду, люди грузили баржи продовольствием и боеприпасами. И в любое время ладожские моряки буксировали их через Ладогу. Удары стихии сочетались с ударами фашистской авиации.

А затем была лютая зима. Сорокаградусные морозы чередовались со злыми ладожскими буранами. Обстрелы — с бомбежками. На льду зияли трещины и воронки. И несмотря ни на что, днем и ночью нескончаемая вереница машин шла в Ленинград.

Подлинные факты героизма ладожцев похожи на легенды. Трудно даже поверить в них. Но это — факты.

Писать песню о таких людях и для таких людей — большая честь, но и большая ответственность. Тем более что ни автор текста, ни авторы музыки не были профессионалами в этом очень сложном деле. Но, видимо, помогло нам то, что мы сами были ладожцами и хорошо знали поэтому чаяния, мысли и чувства тех людей, чей самоотверженный труд должна была прославить наша песня.

Написав текст песни, я обратился к сержанту Шенбергу и старшине Краубнеру с просьбой сочинить музыку к песне. Я знал, что оба они способные, музыкальные люди. Их освободили от всех дел и забот на время творческой работы. За несколько дней товарищи предложили мне 15–20 мелодий.

После тщательной отбраковки на ноты была положена та музыка, которая и до сих пор звучит, как «Песня о Ладоге». Шенберг и Краубнер блестяще справились с поручением. Они дали жизнь песне — ведь без музыки песни нет.

Песня не только вошла в репертуар ладожской самодеятельности, но и встала в боевой строй. Я помню, как сотни бойцов из рабочих батальонов грузили баржи под духовой оркестр, игравший «Песню о Ладоге». Темп работы был очень высокий. Песня как бы отгоняла усталость, вливала бодрость.

Погрузка была прервана очередным воздушным налетом. Фашистские самолеты, встреченные огнем зенитной артиллерии, кое-как отбомбились и улетели. И снова началась погрузка продовольствия ленинградцам и еще громче загремел многоголосый хор.

Какое счастье для авторов слышать такой хор!

Вот так мы убедились в правдивости слов Маяковского:

И песня и стих —
Это бомба и знамя
И голос певца подымает класс…

В конце 1945 года в газете «На страже Родины» сообщалось, что Ладожский красноармейский ансамбль дал 2750 концертов, и каждый концерт неизменно начинался звучавшей как девиз «Песней о Ладоге».

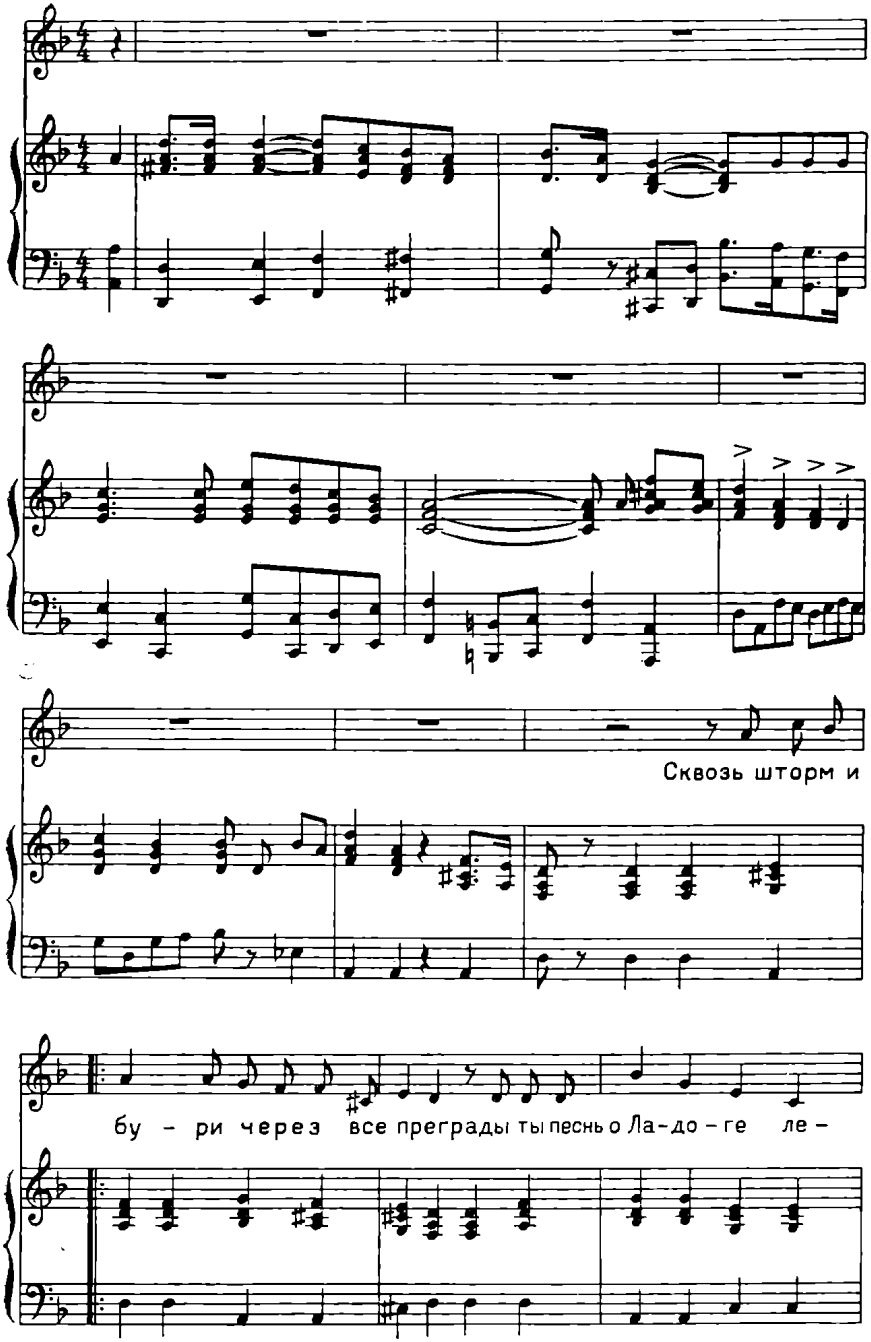
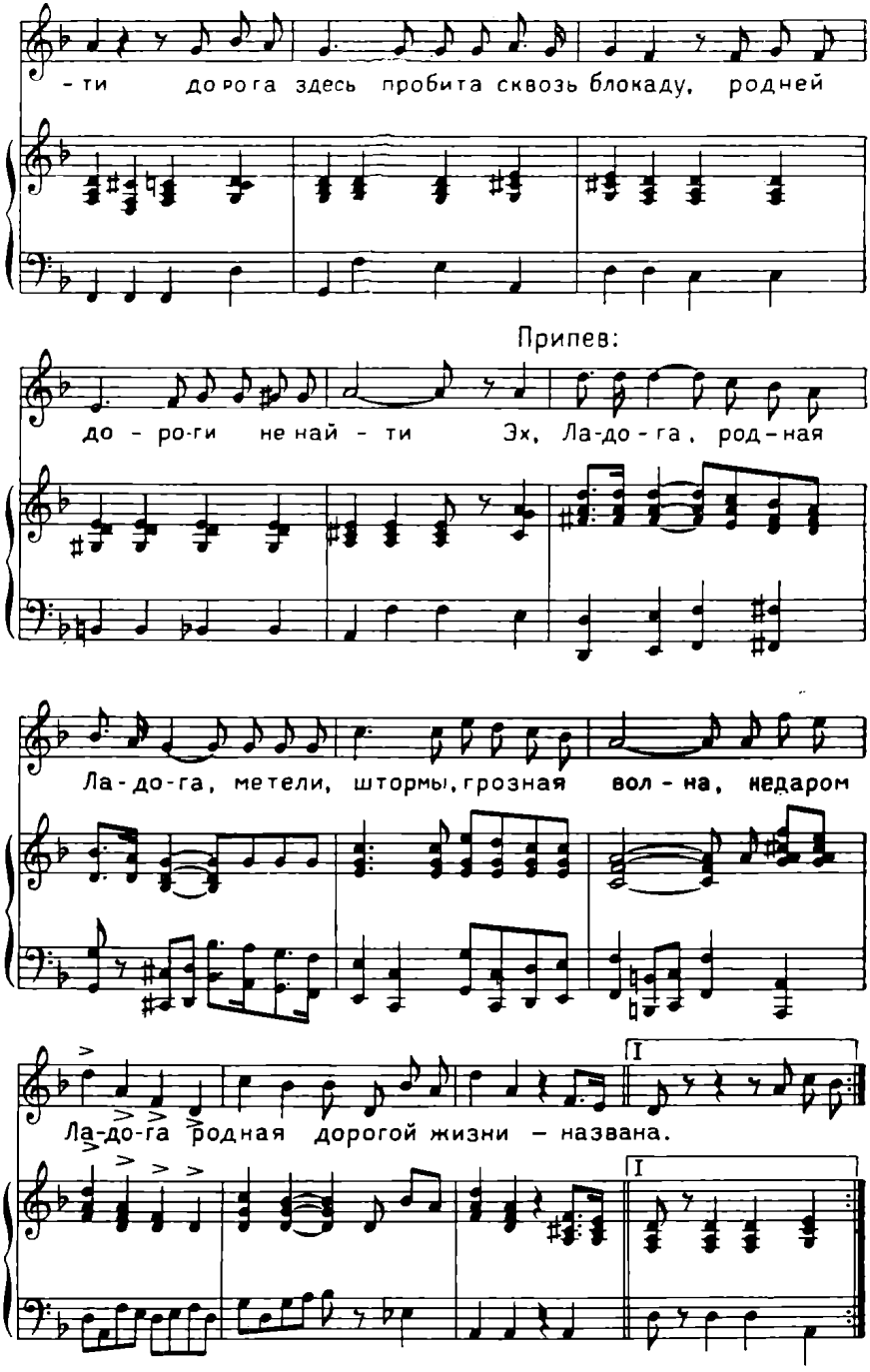
Песня вышла далеко за пределы Ладоги.

Недавно из статьи Ю. Ломана «Ладожские были» мы узнали, что песню нашу слышали в Вене, Праге, в Берлине и Будапеште. Песня жила, шагала с людьми по дорогам войны.

Повторяю, мы не были (и не стали) специалистами по созданию песен: я не поэт, Шенберг не композитор (Краубнер погиб в конце войны). Но мы счастливы, что единственная созданная нами простая, задушевная песня помогала в борьбе с фашизмом в годы наивысшего напряжения всех сил советского народа.

ПЕСНЯ О ЛАДОГЕ

Слова П. Богданова

Музыка Л. Шенберга и П. Краубнера

- ти до ро га здесь пробита сквозь блокаду, родней
Припев:
до - ро-ги не най - ти Эх, Ла-до - га, род - ная
Ла - до-га, метели, штормы, грозная вол - на, недаром
Ла-до-га родная дорогой жизни - названа.

Песня о Ладоге

Слова П. Богданова
Музыка Л. Шенберга и П. Краубнера

Сквозь шторм и бури, через все преграды,
Ты, песнь о Ладоге, лети!
Дорога здесь пробита сквозь блокаду,
Родней дороги не найти!

Припев:
Эх, Ладога, родная Ладога!
Метели, штормы, грозная волна…
Недаром Ладога родная «Дорогой жизни» названа.

Пусть ветер Ладоги поведает народу,
Как летом баржу за баржей
Грузили мы и в шторм и в непогоду,
Забыв про отдых и покой.

(Припев)

Зимой машины мчались вереницей
И лед на Ладоге трещал, —
Возили хлеб для северной столицы,
И радостно нас Ленинград встречал.

(Припев)

И знаем мы — кровавая блокада
Исчезнет скоро, словно тень:
Растут и крепнут силы Ленинграда,
Растут и крепнут каждый день!

(Припев)

Когда пройдут года войны суровой,
Залечит раны город мой,
Народ вздохнет и песню с силой новой
Споет о Ладоге родной.

(Припев)

Ведь были ж схватки боевые…

Бой у острова

Капитан И. Н. ГУСЕВ

Иван Константинович Гусев в начале Великой Отечественной войны был командиром взвода на батарее береговой обороны в Кронштадте. В июле 1942 года его назначили командиром батареи и комендантом острова Сухо на Ладожском озере. Эта батарея занимала ватную позицию на водной трассе „Дороги жизни".

И. К. Гусев скончался 1 апреля 1966 года, через несколько дней после написания этих заметок.

22 октября до 30 десантных судов и катеров противника под прикрытием авиации пытались высадить десант на один из наших островов на Ладожском озере.

Силами гарнизона острова, наших кораблей и авиации Краснознаменного Балтийского флота десант противника был

разгромлен. В результате боя уничтожено 16 десантных судов противника и одно судно захвачено в плен. В воздушных боях в районе высадки десанта сбито 15 самолетов противника. Наши корабли потери не имели.

(Из сообщения Совинформбюро 23 октября 1942 года).

Артиллеристом я стал во время Великой Отечественной войны. На действительной службе (с 1927 по 1931 год) был корабельным артиллерийским электриком и хорошо знал приборы управления огнем. Но в июле 1941 года обстановка сложилась так, что мне пришлось занять должность командира огневого взвода на одной из батарей Кронштадта, располагавшейся на форту.

Честно скажу: совершенно не знал, в чем будут заключаться мои новые обязанности. Понятно, что надо было многому учиться.

Прошла тяжелая блокадная зима. За это время освоился в новой должности. Практически, конечно. Теоретическая подготовка была недостаточной. Я это чувствовал. И тем не менее уже в марте 1942 года меня назначили помощником командира батареи: каждый офицер в те дни был на счету.

Все шло хорошо. Я вполне овладел специальностью. Наша батарея заняла место в числе передовых.

Одно только не давало покоя. Моя семья жила в блокированном Ленинграде, голодном и холодном. Как она там? К тому же фашисты ежедневно бомбили и обстреливали город. И все это происходило буквально на моих глазах — далеко ли Кронштадт от Ленинграда? И, конечно, постоянное беспокойство о семье действовало угнетающе…

13 июля 1942 года, после очередной стрельбы, меня пригласил командир дивизиона капитан Астахов и сообщил:

— Вас, товарищ Гусев, вызывают в штаб флота для нового назначения. Документы через час будут готовы. Собирайте вещи. Шлюпка уходит в четырнадцать часов.

Поначалу это сообщение меня обрадовало. Наконец-то пошлют на передовую линию борьбы с фашистами — ведь нашу батарею на форту не назовешь передним краем. С другой же стороны, оно, это сообщение, вселяло и тревогу. Дело в том, что с

разрешения командования дивизиона при мне жил мой шестилетний сынишка Альберт. Когда я сказал мальчику, что нам надо ехать в Ленинград, он горько заплакал: знал, что если здесь он был сыт, то в Ленинграде снова придется голодать, хотя пайки к этому времени и были увеличены…

В Ленинград мы прибыли поздно вечером. На другой день в штабе Балтийского флота я получил назначение командиром береговой батареи на Ладожскую военную флотилию.

В штабе флотилии, который тогда находился в Новой Ладоге, меня принял начальник штаба капитан 1-го ранга С. В. Кудрявцев. Он поинтересовался моей прежней службой, а затем спросил, знаю ли я, куда назначен. Ответил, что назначен командиром батареи, а где находится эта батарея, понятия не имею. Тогда начальник штаба подвел меня к карте Ладожского озера и показал на ней небольшой островок Сухо.

— Здесь вам и предстоит служить, — сказал он.

Я поинтересовался, в каком состоянии батарея. И получил ответ:

— Батареи пока нет. Но она должна быть через месяц.

Прочитав на моем лице разочарование, капитан 1-го ранга довольно подробно объяснил обстановку, посоветовал, с чего начинать.

А начинать надо было с азов, то есть с самого начала: на острове Сухо не было ни орудий, ни людей. Предстояло укомплектовывать и устанавливать батарею своими силами.

Остров Сухо, как я потом узнал, искусственный. Он возведен в начале XVIII века. Единственным сооружением на нем был маяк. На этом-то островке, лишенном всякой растительности, нам и предстояло расположить батарею.

Из штаба я вышел с чувством большой ответственности за порученное дело и направился в полуэкипаж базы. Там надо было решить вопросы комплектования батареи людьми. Сразу же хочу сказать, что и в организационный период, и потом, в период боевой подготовки личного состава, мне помогал и советом, и делом начальник береговой артиллерии флотилии подполковник Н. И. Скородумов. Весьма общительный и заботливый, он придавал особое значение боевому использованию артиллерии.

На второй день после беседы с начальником штаба флотилии мне представили двух офицеров — командира взвода управления младшего лейтенанта В. П. Беликова и командира огневого взвода младшего лейтенанта В. П. Чирченко. Каждому из них было не более двадцати лет, они только что окончили трехмесячные офицерские курсы. Свои обязанности они знали лишь теоретически. Опыта работы с матросами и артиллерийской

практики ни тот, ни другой не имели.

Вместе с молодыми офицерами направился в полуэкипаж для отбора личного состава батареи. Людей там было много: моряки с надводных и подводных кораблей, береговые артиллеристы, морские пехотинцы и просто армейцы. Большинство из них уже воевало в блокадных условиях Ленинграда, все стремились быстрее снова попасть в действующую часть. Когда же я стал беседовать с ними, стараясь заинтересовать перспективами службы на батарее, которую придется создавать своими руками на маленьком островке Сухо, то большого энтузиазма с их стороны не почувствовал.

Моряков не привлекала служба на острове, да еще на несуществующей батарее. Все в один голос говорили, что там придется сидеть и ждать, и неизвестно, будут ли вообще боевые действия в этом районе. Люди горели желанием попасть на фронт, быстрее уничтожить врага. И я их по-человечески понимал.

Все же нам удалось подобрать трех командиров орудий. Это были старшины сверхсрочной службы Ф. Е. Мишуков, подводник комсомолец старшина 2-й статьи П. Е. Пугач, старшина 2-й статьи Б. В. Баскаков — с надводного корабля. Бывший комендор с линкора, невысокий, коренастый, глав-старшина И. И. Мартынов стал старшиной батареи. Отыскали мы специалиста и на должность старшины комендоров — старшину 1-й статьи А. Д. Смирнова.

К концу второго дня непривычной для меня работы штат батареи мы, в основном, укомплектовали. Были у нас и комендоры, и дальномерщики, и пулеметчики, и прожектористы, и коки, и моряки других специальностей. И вот с этим личным составом, который уже был закреплен за нами, предстояло немедленно приступать к работе, так как сроки установки батареи были крайне жесткие.

Оформив документы на получение продовольствия, хозяйственного инвентаря, материалов и инструмента, мы отправились в порт. На погрузке ребята работали здорово — никого не приходилось подгонять.

И вот буксир с баржей взял курс на остров Сухо, к месту нашей будущей дислокации. Когда вышли из Волховской губы в озеро, капитан буксира дал мне бинокль и предложил посмотреть на остров, который к этому времени открылся. Но на горизонте был виден только маяк. И чем ближе мы подходили, тем усиливалось желание скорее увидеть весь остров. Каков он? Ведь там нам жить, воевать.

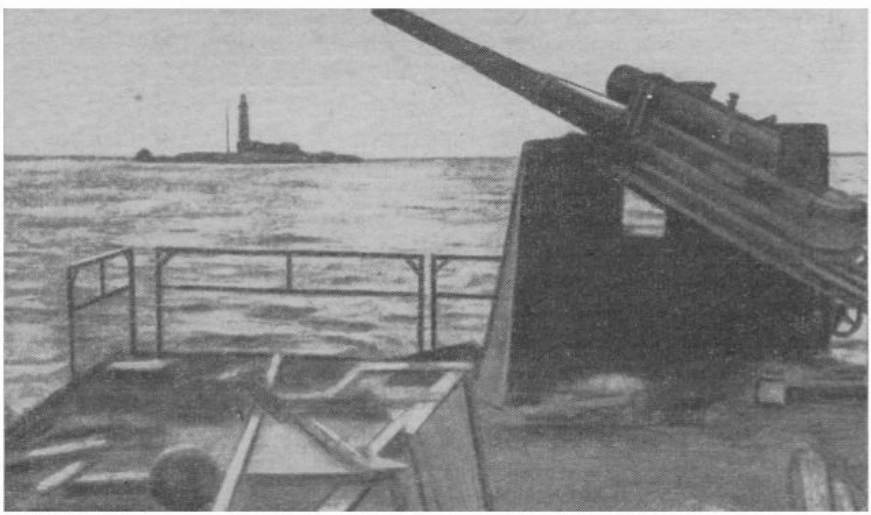
Когда я служил на форту, думалось, что хуже этого места не

сыщешь. А вот, оказывается, ошибся. Сошел на берег Сухо — убедился в этом. Судите сами: на острове не то что растительности, земли и той не было. Камни да камни кругом. А вся его площадь составляла 60х90 метров.

Здесь-то нам и предстояло поставить батарею, которая охраняла бы от противника наши караваны судов, идущие с грузами для осажденного Ленинграда.

На этом крохотном островке не было ни пристани, ни причалов. Баржу с большим трудом удалось подвести к берегу. А берег — это груды крупных остроугольных камней. В этих условиях долго держать баржу не разгруженной было крайне опасно: даже при незначительной волне ее могло разбить.

Как и при погрузке, люди работали дружно и слаженно. Энтузиазмом, разворотливостью и смекалкой отличались коммунисты и комсомольцы, ставшие в авангарде первой трудоемкой работы на острове. Баржу разгрузили быстра и без задержки отправили в Новую Ладогу.



Вид на остров Сухо с борта захваченного в бою вражеского десантного судна.

С первой группой на остров высадилось около сорока человек. Первоочередной нашей задачей было разместить личный состав. Пригодным для жилья оказалось только маячное помещение, состоявшее из трех комнат общей площадью 45–50 квадратных метров. Одну из комнат занимали служители маяка — восемь человек. В двух других мы разместили офицеров батареи. Для рядового и старшинского состава временно приспособили под жилье чердак маячного здания, баню и дровяной сарай.

Кроме того, надо было изыскать помещения для продовольственного склада, камбуза, пекарни и других подсобных хозяйственных служб.

Устроившись, насколько позволяли островные условия, мы приступили к сооружению батареи. Опыта в этом деле я не имел. Правда, когда-то слушал лекцию «Как строить временные батареи», законспектировал ее, и сейчас мне этот конспект очень и очень пригодился.

Командирами орудийных расчетов были назначены: первого — старшина 2-й статьи Баскаков, второго — старшина 2-й статьи Пугач и третьего — старшина Мишуков. Каждый командир расчета получил задание: на отведенном месте подготовить котлован для орудия.

Работа предстояла очень трудная. Об этом можно судить хотя бы по тому, что отдельные каменные глыбы, которые надо было удалить, весили по 1,5–2 тонны. По 10–12 и более часов в сутки — все светлое время — работали моряки. Хорошо нам помогало социалистическое соревнование, развернувшееся между орудийными расчетами.

В эти дни нам прислали и остальной личный состав батареи. Прибыли военинженер 3-го ранга В. С. Мельницкий, который возглавил техническую часть строительства, а также комиссар батареи политрук Ф. И. Миронычев.

Работа пошла веселее. Уже приступили к сооружению огневых точек, начали строить казематы, погреба, землянки (мы их называли «каменками»). Вскоре дошла очередь и до оборудования командного пункта, составления расписаний, огневых планшетов и таблиц. Появилось много хозяйственных вопросов. Зачастую приходилось, как говорят, вышибать необходимые материалы.

Когда орудия прибыли к острову, возник вопрос, как их выгрузить и поставить на место? Ни крана, ни лебедки, даже простых блоков у нас не оказалось. Все делали вручную.

Трудностей было очень много, но батарейцы всё преодолели. Приказ командования мы выполнили. 19 сентября орудия дали первый залп.

Это был поистине праздник всего нашего гарнизона.

Теперь следовало подумать об устройстве теплого жилья для батарейцев. Ведь сентябрь подходил к концу, наступал октябрь, а с ним шли холода. Жить в чердачных помещениях уже нельзя. И среди воинов с новой силой разгорелось соревнование. Вновь требовалось отрывать котлованы, причем значительно больших размеров, чем под орудия. Как воздух, нужны были строительные материалы. В ожидании их доставки мы часто проводили

артиллерийские учения: тренировали орудийные расчеты, отрабатывали их слаженность в нормальных условиях и при устранении неисправностей, изучали материальную часть артиллерийских систем…

И вдруг нам неожиданно повезло. В один из штормовых дней к острову стало прибивать волнами бревна. За короткое время мы выловили значительное количество круглого леса. Зазвенели пилы, застучали топоры…

Леса хватило на все постройки, на все поделки. Жильем к зиме мы были обеспечены. Да и на дрова кое-что осталось.

С первых дней пребывания на острове я уделял большое внимание укреплению дисциплины, следил за тем, чтобы от подъема до отбоя все шло по утвержденному распорядку дня. Большую помощь в этот период оказывали мне коммунисты и комсомольцы. Везде они были впереди, везде являли пример самоотверженного выполнения воинского долга.

На первом же своем собрании мы дали клятву верой и правдой служить народу, Коммунистической партии, Советскому правительству.

— Балтийские моряки, — сказал выступивший на собрании коммунист дальномерщик Вдовин, — никогда не отступали ни перед какими трудностями. Будем верны традициям балтийцев, приумножим их боевую славу.

Его поддержали все. Мы приняли короткое решение, в котором поклялись до последнего дыхания защищать каждую пядь нашей родной советской земли.

Боевая учеба шла своим чередом. Личный состав осваивал технику, усиленно тренировались орудийные расчеты. Стрелки и пулеметчики сооружали огневые точки, изучали устройство ручной гранаты, винтовки, автомата и пулемета. Парторг Полищук стал хорошим начальником прожекторной станции, а комсомолец Строганов показал себя на учениях отличным автоматчиком и гранатометчиком.

Этот период, пожалуй, один из наиболее трудных для батареи. Дело в том, что никто из нас не знал, как долго нам придется ожидать, когда вступим в бой. Некоторые товарищи проявляли нетерпение. Все чаще и чаще я стал получать рапорты с просьбой отправить на передовую. Постоянно приходилось вести разъяснительную работу, доказывать, что любой участок фронта важен, что нам доверено ответственное дело. Мне, комиссару и парторгу батареи довелось провести немало бесед о положении на фронтах, у карты боевых действий, о задачах, стоящих перед батареей…

Наступили холода: вторая половина октября на Ладоге

теплом не балует. Противник нас не беспокоил, и мы жили в некотором роде мирной жизнью. Почта к нам приходила раз в неделю, а иногда из-за плохой погоды задерживалась и до двух недель. Киноустановки мы не имели, художественная самодеятельность к тому времени была еще слаба…

Непрерывно, дни и ночи, мимо острова проходили караваны судов из Новой Ладоги на западный берег озера и обратно. «Дорога жизни» действовала бесперебойно. И теперь мы охраняли ее.

К концу второй декады октября по нашей заявке продовольственный отдел тыла флотилии доставил на остров баржу с продуктами, которых хватило бы до июня 1943 года. Гарнизон усиленно готовился к зиме.

Наступило утро 22 октября 1942 года. Туман окутал остров. Вокруг стояла тишина. Батарейцы готовились к завтраку. Я спустился на берег бухты помыться. В это время вахтенный сигнальщик доложил, что южным фарватером, по направлению к Новой Ладоге идет караван судов. И вдруг совершенно неожиданно в нескольких метрах от берега разорвался снаряд.

— Тревога! — крикнул я и тут же приказал радисту сообщить в штаб флотилии о том, что противник обстреливает остров.

Раздались резкие удары в рынду, и на батарее все пришло в движение. Артиллеристы быстро заняли свои места у орудий. По огневым точкам рассредоточились пулеметчики и стрелки.

Я взбежал на командный пункт, расположенный на верхней площадке маяка. Рядом со мной, по боевому расписанию, должен был находиться помощник командира батареи младший лейтенант Беликов, но накануне он убыл с матросами в Новую Ладогу за прожектором. Исходные данные для открытия огня мне пришлось готовить самому.

Как только я поднялся на КП, сразу же начали поступать доклады с боевых постов. Командир огневого взвода младший лейтенант Чирченко доложил о готовности батареи к бою. В тот же момент дальномерщик старшина 2-й статьи Вдовин определил расстояние до кораблей противника, которые подходили к острову, ведя сосредоточенный огонь по маяку. Через сигнальщика, стоявшего на телефонной связи с командиром огневого взвода и дальномерщиком, исходные данные для стрельбы поступили на орудия.

— По фашистским захватчикам огонь! — скомандовал я.

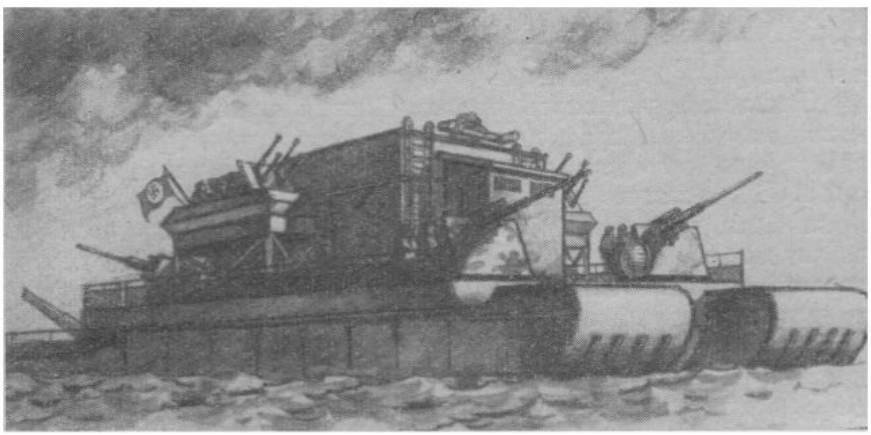
В 7 часов 20 минут мы завязали бой с кораблями противника, по своей огневой мощи во много раз превосходящими огонь батареи.

Вначале мы стреляли только вторым и третьим орудиями. В

секторе обстрела первого орудия целей не было.

Пытаясь подавить батарею, корабли фашистов открыли беглый огонь. Разрывы снарядов дробили каменные глыбы. На остров обрушился страшный ливень из мелкого камня, осколков и пуль противника.

От разрывов вражеских снарядов и выстрелов наших орудий остров содрогался. Два высоких деревянных столба, поддерживавшие антенну батарейной радиостанции, были сметены огнем в первые же минуты боя. Невольно мелькнула мысль: «Успели ли радисты передать в штаб флотилии донесение о нападении противника на остров?»



Немецкая самоходная десантная баржа.

Как впоследствии выяснилось, радисты этого сделать не успели. Батарея осталась без связи. Эту функцию выполнил стоявший в дозоре тральщик ТЩ-100, которым командовал старший лейтенант П. К. Каргин. Он открытым текстом дал в эфир радиограмму о нападении противника на остров Сухо.

Армада фашистских десантных кораблей, ведя интенсивный огонь, все ближе подходила к острову, охватывая его полукольцом с северо-запада. Корректируя огонь своих орудий, мы с сигнальщиком Антоненко вели подсчет вражеских судов. Я насчитал 29 единиц, сигнальщик — 30. Итак, противник имеет огромное преимущество в живой силе и технике. Уже потом я узнал, что он обладал более чем десятикратным превосходством в артиллерии.

Батарея острова вела меткий огонь. Видимость улучшилась — туман рассеялся, и мы наблюдали взрывы на отдельных кораблях фашистов. На одном из ближних к нам вспыхнул пожар. Судно закружилось на месте, потеряв управление.

Этот первый успех вдохновил орудийные расчеты. Отрадно

было наблюдать слаженность в действиях артиллеристов, их меткую стрельбу.

Тем временем огонь фашистов усиливался. В воздухе появились их самолеты. «Юнкерсы» начали бомбить остров, а прикрывавшие их «мессершмитты» со свистом проносились над маяком, обстреливая из пулеметов позиции батареи. На острове не оставалось ни одного квадратного метра площади, не пораженной огнем противника. Среди личного состава появились убитые и раненые.

Видимо, догадываясь, что командный пункт батареи находится на маяке, враг сосредоточил огонь по нему. Снаряды стали чаще попадать в маяк. Вот разбито стекло иллюминатора. Его осколки попали мне в лицо. Особой боли они не причиняли, но кровь заливала глаза, что мешало наблюдению за ходом боя. От попадания снаряда возник пожар на дальномерной вышке. Огонь стал быстро распространяться, а ликвидировать его было некому — оба дальномерщика ранены. Старшина дальномера Вдовин еле успел вытащить их из пламени и спустить вниз.

Возникли новые очаги пожаров, и мы остались без дальномера (сгоревшая и пробитая во многих местах осколками труба дальномера находится сейчас в Ленинграде, в Центральном военно-морском музее).

Корабли противника подходили все ближе и ближе, расстояние сократилось до 8—10 кабельтовых. Появилась возможность вести огонь и первому нашему орудию. Батарея перешла на стрельбу прямой наводкой. Вскоре было подбито второе судно врага. Объятое пламенем, оно также потеряло управление.

Конечно, и враг стрелял неплохо. Один из снарядов попал в наш КП, пробил обе его металлические стенки. К счастью, он не разорвался. Мы с сигнальщиком остались живы, но оба получили контузии. Через некоторое время второй снаряд разбил маячный фонарь. Возник пожар, вспыхнул ацетилен. Всем находившимся на маяке я приказал спуститься вниз.

Увидев на маяке языки пламени, главный старшина Мартынов послал на КП военфельдшера лейтенанта медицинской службы Евгения Буцевицкого с целью узнать, жив ли командир батареи, и, если ранен, то оказать ему помощь. Воен-фельдшер бросился ко мне и наложил на голову повязку.

На маяке военфельдшер был тяжело ранен. Впоследствии он скончался в госпитале.

Интенсивность огня нашей батареи заметно снизилась, хотя мы повредили еще один корабль противника. Со стороны врага стрельба не ослабевала.

Когда я спустился вниз, мой связной матрос Строганов доложил о потерях на батарее. Оказалось, что число убитых и раненых достигает 40–45 процентов. Возникло опасение, что в условиях столь напряженного боя через некоторое время орудия останутся вообще без прислуги. Командир орудия. Пугач уже один работал за заряжающего и замкового, но продолжал вести огонь. Матрос Лев Рубин за двоих работал на подаче боезапаса. Лежа на трапе, он непрерывно подавал снаряды из ниши к пушке.

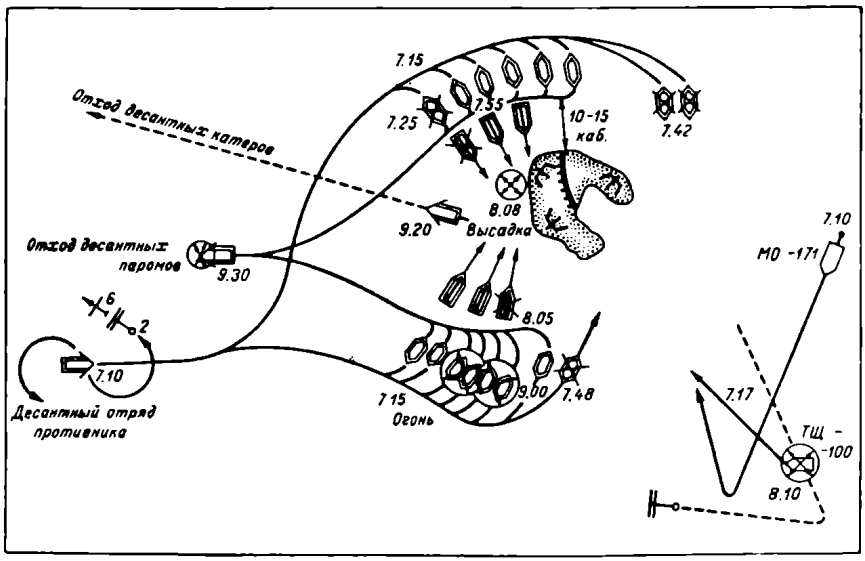


Схема боя у острова Сухо.

Многие раненые не покидали своих боевых постов и продолжали героически драться с врагом.

Остров горел. Горело все, что могло и, казалось бы, не могло гореть.

Незадолго до боя на батарею дополнительно доставили боеприпасы, которые мы не могли вместить в орудийные ниши и погреба. Часть их пришлось оставить на открытом воздухе. Во время боя ящики со снарядами загорелись. Это заметил парторг Полищук. Рискуя жизнью, он ликвидировал пожар и тем самым предотвратил взрыв боеприпасов, а значит и неминуемую гибель находившихся рядом людей…

К этому времени уже было ясно, что противник готовит высадку десанта.

Рядом со мной находился комиссар Миронычев.

— Наиболее удобное место для высадки десанта, — сказал я ему, — позиция второго орудия. Буду там.

Комиссару предложил идти на третье орудие.

По-пластунски стал ползти ко второму орудию. Но тут

Миронычев схватил меня за хлястик шинели.

— Куда ты лезешь, ведь сейчас тебя убьют! — кричал он.

— Оборона острова требует, чтобы я был у второго орудия, — ответил ему и пополз дальше.

По пути встретил инженера Мельницкого. Он тащил на спине раненого в землянку первого орудия. Эта землянка предназначалась для сбора раненых. Она — самая безопасная при обстреле. Когда проползал мимо маячного здания, санинструктор Каинов, заметив мое окровавленное лицо, хотел сменить повязку, но я направил его к другим раненым, нуждавшимся в срочной помощи. Правда, я получил ранение и в ногу, но все же мог передвигаться…

Противник начал движение своих десантных средств. По мере приближения шлюпок и катеров к берегу фашисты перестали обстреливать остров. Заранее предвидя это, я приказал главному старшине Мартынову с группой моряков оборонять северо-восточное побережье, а сам остался в районе второго орудия. По моей команде группа обороны, состоявшая из комендоров, пулеметчиков и стрелков, открыла автоматный и винтовочный огонь по шлюпкам и катерам. Все же часть десантных средств достигла берега. Но подняться на остров в этом районе фашистам не удалось. Под нашим огнем они начали откатываться к позиции третьего орудия. Из-за бани нам не было видно, что там делается. Доносились лишь редкие выстрелы. Посланный мною для уточнения обстановки матрос Строганов вскоре доложил, что гитлеровцы лезут наверх, к третьему орудию.

Находившиеся со мной люди, быстро перегруппированные, приготовились к круговой обороне маячного здания. Лично я занял коридорное окно, которое выходило к третьему орудию. Однако из-за дровяного сарая позиция не просматривалась. В поле моего зрения появился фашист с автоматом в руках. Расстояние между нами 30–40 шагов. Вихрем в голове пронеслись мысли: «Неужели нас победят? Какой позор сдать остров, не выполнив задачи! Не бывать этому!»

Враг — на мушке. Нажал спусковой крючок винтовки, раздался выстрел. Фашист, как подкошенный, повалился на камни. Такая же участь постигла и второго. Третий и четвертый, появившиеся вслед за ними, хватают убитых и хотят унести их. Перезарядив винтовку, укладываю и этих двоих.

Группа солдат противника приближалась к первому орудию. Мне их было видно плохо. Но неужели промазал по тому фрицу, который шел у уреза воды? Спустя минуту-полторы снова увидел его, но теперь уже без каски, голова рыжая. Еще выстрел…На этот раз он упал и больше не поднялся.

Несколько фашистских солдат пытались пересечь остров — от второго орудия к первому. Огнем комендоров этих орудий, а также засевших в маячном здании матросов Каинова, Антоненко, Сидорова, Строганова и других атака гитлеровцев была отбита.

Не встречая сопротивления со стороны позиции третьего орудия, десантники устремились туда. И в то же время не большими группами, по два-три человека, пытались прорваться к первому орудию. Заметив меня в окне маяка, от крыли огонь. Я быстро сменил место. Остановился у окна пекарни. Рядом находился матрос Строганов. Открыли огонь. Я свалил еще одного фашиста, а мой связной успел свалить троих. Главный старшина Мартынов, которому ранее было приказано держать северо-восточную часть острова, а теперь оттесненный с несколькими матросами к первому орудию, тоже вел огонь по наступающим. И все же нескольким солдатам врага удалось приблизиться к первому орудию. Они начали забрасывать его гранатами. Находившиеся здесь комендоры Уличев и Лукашев также гранатами отразили их атаку. Одна из гранат фашистов упала рядом с Мартыновым. Не растерявшись, старшина схватил ее и бросил обратно.

Маяк острова Сухо после боя 22 октября 1942 г.

В результате наших дружных действий фашисты, встретив отпор, снова стали отходить к третьему орудию. Их поддерживали 20-миллиметровые автоматы с десантных кораблей.

Я получил еще одно ранение, на этот раз в живот.

Неимоверно трудно было переползать от одной огневой точки к другой. К тому же был ранен в руку Строганов, и помогать мне он уже не мог. В начале боя тяжелые ранения получили командир огневого взвода младший лейтенант Чирченко и старшина комендоров Смирнов. Управление на некоторое время оказалось нарушенным. Люди подчас терялись, не знали, что им делать. И все же они сражались героически.

Какие это были замечательные люди!

В ходе ожесточенной схватки с врагом, лишенные связи, мы не знали, что предпринято командованием флотилии, чтобы помочь нам. Эта помощь оказалась энергичной и своевременной. Вскоре после начала боя над островом появились наши самолеты. Фашистские «юнкерсы» и «мессершмитты» сразу же исчезли. Мы почувствовали поддержку боевых друзей, и силы наши удесятерились. Я дал оповещение по цепи: «В воздухе наши самолеты! Будем стоять за Родину до последнего, до полного разгрома врага!»

Горстка израненных защитников острова усилила нажим на фашистов. Не выдержав нашего огня, а в отдельных местах и штыковых рукопашных схваток, противник начал отходить к своим десантным средствам.

При отходе десантных средств корабли фашистов вновь открыли огонь по острову. Под его прикрытием они пытались снять личный состав с подбитых нами и выброшенных на камни трех своих судов. Мы тоже открыли огонь и потопили два десантных катера.

Противник поспешно отходил от острова. Причину этого мы поняли тогда, когда увидели массу наших самолетов, штурмовавших вражеские корабли, и приближавшиеся канонерские лодки флотилии. Приказал сигнальщику Антоненко связаться с одной из них. Но, к сожалению, все средства связи у нас сгорели. Пришлось использовать на семафорные флажки простыни. Но и из этой попытки ничего не получилось: наш вызов не увидели.

Чтобы как-то сообщить канлодкам, что остров находится в наших руках, я приказал снова открыть огонь по фашистам. И в тот же момент одна из канлодок начала стрелять по уходившим кораблям врага.

Так мы поняли друг друга…

В 11 часов 20 минут батарея прекратила огонь. На Сухо воцарилась тишина. Вблизи острова дымились выброшенные на камни три корабля противника, торчали из воды два разбитых катера.

Полыхал пожар и на острове. Руководил его тушением

военинженер 3-го ранга В. С. Мельницкий.

Ко мне в четвертый раз подошел санинструктор Каинов, предлагая перевязать раны. Я спросил:

— Всем ли раненым оказана помощь?

— Всем раненым помощь оказана. Только вот вы…

В землянке санинструктор перевязал мои раны. Я почувствовал крайнюю усталость и слабость.

Гарнизон острова вместе с дозорными кораблями ТЩ-100 и МО-171 закончил бой. Добивать отступающего противника продолжали корабли Ладожской военной флотилии, летчики Краснознаменного Балтийского флота, Ленинградского и Волховского фронтов.

Неувядаемой славой покрыли себя героические защитники острова Сухо. В жесточайшей схватке с вооруженным до зубов противником, в невероятно тяжелых условиях гарнизон острова не только выдержал натиск врага, но и сам нанес ему большой урон.

Мы потеряли убитыми и ранеными около 50 процентов своего состава. Большинство батарейцев, будучи раненными, и даже не по одному разу, не покидали боевых постов. Благодаря таким защитникам Сухо, как молодой матрос А. В. Строганов, главный старшина И. И. Мартынов, старшина 2-й статьи П. Е. Пугач, матросы П. И. Уличев, П. А. Лукашев, А. А. Каинов, Л. М. Рубин, В. И. Иванов, И. Г. Мезенцев, Н. И. Котов, Айтуганов, Ф. М. Рахманов, Н. Н. Шемякин, Бурмистров, и многим другим враг был сброшен с острова.

Слава вам, отважные балтийцы, героически сражавшиеся на Ладоге!

Враг не прошел

Инженер-капитан 1-го ранга П. К. КАРГИН

Петр Константинович Каргин окончил в 1939 году Военно-морское училище. Принимал участие в составе Ладожской военной флотилии в боях с белофиннами. Великая Отечественная война застала П. Н. Каргина в должности командира ТЩ-100. Под его командованием тральщик активно участвовал во всех боевых операциях на Ладожском озере. Особенно отличился экипаж корабля в боях за остров Сухо.

Охраняем «Дорогу жизни»

ТЩ-100 в отличие от других кораблей, входивших в состав 6-го дивизиона тральщиков, был более быстроходным и маневренным. Основное же преимущество «сотки» заключалось в ее вооружении. Если на тральщиках типа «ижорец» было по одному 45-миллиметровому орудию, находившемуся в носовой части корабля, то у нас стояла такая же пушка еще и на корме.

На ТЩ-100 служили кадровые офицеры, старшины и матросы. Боевую и повседневную организацию корабельной службы еще

перед началом войны мы отработали отлично. Слаженность экипажа была образцовой, и мы ее постоянно поддерживали. Это чувствовалось во всем — и во время ведения боя, и в организации и несении службы, и во внешнем виде, выправке моряков и беспрекословном, четком выполнении приказов.

Каждый выход «сотки» на задание воспринимался экипажем с энтузиазмом. Служить на этом корабле было легко, хотя обстановка часто складывалась очень неблагоприятная.

Командир дивизиона Михаил Павлович Рупышев, простой и доступный человек, неторопливый и осмотрительный, всегда держал свой вымпел на «сотке». Хотя управлять подразделением кораблей, которые часто выполняли боевые задачи самостоятельно, нелегкое дело, Михаил Павлович сумел найти общий язык с каждым офицером. Пользовался он непререкаемым авторитетом и у матросов.

Я был командиром «сотки» и в отсутствие Рупышева замещал комдива. В наш офицерский коллектив входили: связист дивизиона Яков Аронович Бергер, комиссар дивизиона Юрий Александрович Олешко, комиссар корабля Константин Петрович Сыромолотов, командир электромеханической боевой части Исай Ефимович Монастырский и другие.

Душой офицерского коллектива был Я. А. Бергер, исполнявший одновременно обязанности и связиста, и начальника штаба. Он умел быстро и правильно оценивать обстановку, налаживать связь между кораблями и берегом, в кают-компании покорял своими интересными рассказами.

В свободное время мы всегда собирались в кают-компании, делились впечатлениями о наших боевых делах, обсуждали обстановку на фронтах.

Основная задача, возложенная на дивизион тральщиков, заключалась в охране водной трассы, связывавшей осажденный Ленинград с Большой землей. Этому было подчинено все. Ради успешного выполнения этой задачи люди часто делали непосильное. Корабли плавали днем и ночью, приходя в базу на несколько часов лишь для приема горючего, боеприпасов и продовольствия. Мы буксировали баржи, перевозили срочные грузы, конвоировали караваны судов. Попытки врага ставить на наших коммуникациях мины с самолетов и катеров вынуждали нас проводить контрольное траление фарватеров…

По данным нашей разведки, противник концентрировал свои десантные корабли в базах северо-западного побережья Ладожского озера в Сортанлахти и Саунасари. Эти действия врага раскрывали его намерения в ближайшее время высадить где-то десант, чтобы прервать наши последние коммуникации к городу

Ленина.

Опасность была серьезной. По-видимому, командующий флотилией В. С. Чероков своевременно оценил обстановку и учитывал эту угрозу. Дозорные корабли выставлялись на всех участках, откуда мог появиться десант противника или могли быть предприняты минно-заградительные действия его катеров и кораблей.

В конце июля определился район несения дозора и для ТЩ-100. Нам поручили охранять самый важный участок «Дороги жизни» — узкий выход из Волховской губы в озеро южнее острова Сухо. Здесь днем и ночью следовали караваны, отдельные корабли и суда из Новой Ладоги в Морье или Осиновец и обратно. Движение на этой трассе нарастало. С помощью воздушной разведки враг внимательно следил за перевозками и периодически наносил удары по судам на переходе и на стоянках.

В июле и августе на Ладоге обычно стоит хорошая погода. Большую часть суток светло. Это позволяло нам своевременно обнаруживать самолеты противника, облегчало несение дозора.

Нам, находившимся днем и ночью в самом ответственном районе «Дороги жизни», доставалось, видимо, не меньше, чем другим дозорным кораблям. Особенно напряженной и ответственной была вахта сигнальщиков и комендоров, которые буквально жили на своих боевых постах.

Начиная с конца июля ТЩ-100 один раз в две недели подходил к пирсу в Новой Ладоге. Здесь нам уже были приготовлены необходимые запасы топлива, продовольствия, боеприпасов и другое снабжение, которое мы заказывали по радио заранее. В эти 3–4 часа, пока шла погрузка и приемка грузов от порта, моряки получали почту, отправляли письма родным.

И так в течение августа, сентября и октября корабль лишь на короткое время отлучался с позиции дозора. Все это время на тральщике шла полнокровная жизнь. По планам проводилась учеба офицеров, старшин и матросов, тренировки на боевых постах, учения частные и общекорабельные. Практические стрельбы нередко сменялись боевыми: ежедневно приходилось отражать налеты «юнкерсов».

Из пулеметов чаще всех вел огонь по врагу минер Виктор Алексеевич Духин, всегда первым обнаруживавший противника. До войны пулеметы у нас были сверхштатным вооружением. На корабле не было ни одного матроса, в совершенстве знающего это оружие. Теперь же ежедневные налеты фашистской авиации заставили нас в самом спешном порядке изучить пулеметы. Виктор Духин не жалея сил возился у пулеметов, совершенствуя

свою выучку. Одновременно он учил владеть этим оружием и своих товарищей. Не раз вражеские бомбардировщики под огнем наших пулеметчиков Духина и Лозинина вынуждены были преждевременно выходить из пикирования и сбрасывать бомбы вдалеке от корабля или от охраняемых им барж.

Каждую неделю мы подводили итоги боевой учебы и несения службы, отмечали лучших моряков. Регулярно проводились партийные и комсомольские собрания. Они проходили активно, деловито. Комиссар корабля К. П. Сыромолотов был опытным политработником, и это сказывалось на постановке партийно-политической работы, которая направлялась на успешное решение поставленных перед кораблем задач.

Неравный бой

Наступала осень, а с нею и штормы. Ночи становились темнее и длиннее. Это требовало от нас повышенной бдительности в дозоре.

Ночь с 21 на 22 октября, как и предыдущие три ночи, была неспокойной. Временами шел дождь, сменявшийся снежными зарядами, а сплошная облачность закрывала горизонт. Черная стена темноты находилась совсем рядом с кораблем. В полночь дул порывистый ветер, видимость до самого рассвета не улучшилась.

Мы знали, что именно в такую погоду противник может попытаться проникнуть в зону «Дороги жизни» и потому глядели в оба. Непрерывно несли вахту комендоры, сигнальщики, рулевые, радисты и машинно-котельная группа. Я отдыхал в своей каюте на мостике, не снимая одежды, готовый в любую минуту выйти по докладу вахтенной службы.

Корабль круглые сутки то дрейфовал с приспущенным якорем, то снова возвращался малым ходом в наветренную крайнюю точку отведенного нам участка озера. Мы обязаны были доносить в штаб флотилии обо всех кораблях и самолетах, появлявшихся в нашем районе. Если же они шли без предварительного оповещения — открывать по ним огонь. Иногда бывало, что оперативный дежурный базы несвоевременно оповещал нас о переходе какого-нибудь мотобота, и нам приходилось самостоятельно решать, стрелять ли по неизвестному судну. Надо отдать должное корабельным сигнальщикам: они всегда точно опознавали каждый такой катер или бот.

В последние дни в связи с ухудшением метеорологической

обстановки «сотка» получила несколько предупредительных радиограмм штаба о возможном появлении в нашем районе катеров и десантных кораблей противника и, следовательно, о повышении бдительности. Мы усилили вахтенную службу, держали орудия наготове. На ответственную утреннюю вахту поставили наиболее надежных наблюдателей — Кокулина, Свищева, Попова. На мостике занял место мичман Т. Р. Никитюк. На этих людей, испытанных во многих боях, можно было положиться.

В 7 часов 10 минут 22 октября острый слух вахтенного рулевого Григория Поликарповича Кокулина уловил глухой звук моторов, доносившийся с запада. Через минуту об этом же доложили вахтенные у носового и кормового орудий. Из оповещений штаба я знал, что в это время суток в районе дозора наши корабли и суда не должны были проходить. Пока я докладывал об обстановке по таблице условных сигналов в штаб флотилии, шум моторов нарастал.

В 7 часов 14 минут на корабле сыграли боевую тревогу. А еще через минуту на темном горизонте, как только прошел снежный заряд, стали различаться силуэты кораблей. Вся верхняя команда — на боевых постах. Каждый тщательно просматривал свой сектор наблюдения.

В 7 часов 15 минут сигнальщик И. И. Андреянов доложил:

— Силуэты кораблей слева тридцать. Идут на сближение.

Сомнений не было, противник намеревается высадить десант на остров Сухо. Его цель — прервать единственную коммуникацию, связывающую осажденный Ленинград с Большой землей.

Медлить нельзя. В эти напряженные минуты я принял решение, имевшее, как потом выяснилось, серьезные последствия, — открытым текстом по радио, хотя это было связано с риском и грозило мне серьезной ответственностью, донес командующему о противнике. Одновременно приказал открыть огонь по ближайшим кораблям врага. Быстрое прохождение моих донесений, переданных открытым текстом[16], их полнота позволили командующему флотилией своевременно и правильно оценить обстановку и принять решение на развертывание сил для разгрома вражеского десанта.

Передачи нашего радиста Ивана Григорьевича Соколюка в напряженные минуты боя у острова Сухо принимали радисты всех кораблей и постов флотилии.

Противник, конечно, ожидал встречи с дозорными кораблями, но вряд ли он предполагал, что одиночный тральщик осмелится сблизиться и вступить в бой с превосходящими

силами, причем с малой дистанции. Через минуту-две враг обрушил на нас огонь из многочисленных 37-миллиметровых и 88-миллиметровых пушек. Одновременно фашисты начали обстрел острова Сухо, после чего батарея острова тоже открыла ответный огонь.

К этому моменту мы на считали 30 кораблей и судов противника. Строем фронта, двумя группами — с юго-запада и с северо-запада — они приближались к острову, готовясь высадить десант. Через каждые 5—10 минут мы передавали донесения в штаб флотилии об обстановке (после боя мы узнали, что уже первыми снарядами враг вывел из строя радиостанцию острова Сухо, и его гарнизон был лишен связи).

Старшина 1-й статьи И. Г. Соколюк.

Видимость менялась очень быстро: то наступало

просветление — и мы вместе с суховцами вели интенсивный огонь по кораблям десанта, то налетавшие снежные заряды и густой туман непроницаемой стеной вставали между нами и противником — и тогда мы не могли стрелять прицельно.

Еще во время учебных тренировок командир носового орудия старший матрос Н. П. Свищев добился виртуозного исполнения обязанностей каждым номером своего расчета. Наводчик Родионов, установщик прицела и целика Караморин, заряжающий Шамин, подносчик снарядов Голубев легко могли заменить друг друга. И теперь они показывали исключительное мастерство.

Кормовым орудием командовал электрик старший матрос Попов. Хотя он и не артиллерист, но все же достиг значительных успехов в подготовке своего расчета.

И так, маневрируя, мы заняли наиболее выгодную позицию для ведения огня. Когда суда противника начали движение к пунктам высадки десанта, тральщик приблизился к ним и значительно усилил интенсивность стрельбы. Естественно, и враг немедленно открыл по «сотке» ураганный огонь. К нашему кораблю устремилось звено неприятельских катеров. В тот же момент три «мессершмитта» сбросили несколько небольших бомб, которые, к счастью, не попали на корабль.

Мы продолжали неравный бой. Каждый на своем посту, пренебрегая опасностью, действовал мужественно и самоотверженно. В самые напряженные секунды, когда казалось, что удары противника вот-вот окажутся роковыми для нас, мы увидели попадания своих снарядов в десантный катер. Это было в 8 часов 05 минут.

Весть о первой победе молниеносно облетела все боевые посты, и, хотя интенсивность вражеского огня не ослабевала, нам казалось, что противник дрогнул. Разрывов снарядов и бомб вокруг «сотки» мы уже не замечали, вошли в боевой азарт. Отважные пулеметчики Духин, Андреянов, Литвиненко и Устюшичев работали без устали, ведя попеременно или одновременно огонь то по атакующим фашистским катерам, то по самолетам. Но главными нашими целями оставались десантные суда. Орудийные расчеты Свищева и Попова сосредоточили огонь на них — на атакующие нас катера и самолеты свою артиллерию мы не отвлекали.

В 8 часов 08 минут я заметил, что противник несколько ослабил огонь по западной кромке острова и сконцентрировал там большое количество десантных средств. Стало ясно — началась высадка первого броска десанта и, видимо, завязался бой на берегу. По шлюпкам противника вести огонь было опасно: они находились уже вблизи острова, и можно было поразить

своих. Решил пойти на сближение с врагом. Свищеву и Попову приказал после пристрелки перейти на поражение главных целей — самоходных десантных барж.

Результаты наших решительных действий не замедлили сказаться: в 8 часов 25 минут, а затем в 8 часов 27 минут мы наблюдали попадания своих снарядов еще в два десантных судна.

Наступили самые тяжелые минуты боя. Снаряды противника уже рвались у борта «сотки». И как раз в этот момент к нам на помощь подоспел МО-171 под командованием старшего лейтенанта В. И. Ковалевского, находившийся в дозоре к востоку от острова. «Морской охотник» поставил дымовую завесу и прикрыл нас от губительного огня.

Корабли и катера фашистов курсировали у острова и одновременно вели огонь по ТЩ-100 и МО-171. Маневрируя на параллельных курсах, прикрываясь дымовой завесой, мы продолжали обстреливать врага.

В 9 часов 08 минут я заметил, что противник на надувных шлюпках увозит свой десант с острова. Об этом тут же по радио послал донесение в штаб флотилии. В 9 часов 20 минут мы пошли на резкое сближение с врагом и усилили огонь по группе его катеров. Ответный огонь также был интенсивным. В 9 часов 28 минут после нескольких сильных взрывов у нашего борта вышли из строя радиопередатчик и путевой компас, осколком перебило антенну. Радисты Соколюк и Устюшичев быстро исправили повреждения и уже в 9 часов 40 минут мы возобновили передачу информации об обстановке у острова и о наших действиях. Как раз в это время противник начал отходить на северо-запад.

В 9 часов 45 минут в район острова подошли МО-201, МО-205 и МО-206 и сразу же вступили в бой с десантными кораблями. Мы пошли на сближение с канлодкой «Нора» и тральщиками № 126, 37 и 127, спешившими нам на помощь. К этому времени боезапас на «сотке» кончался и, запросив разрешение, мы подошли к борту ТЩ-126 и получили «взаймы» 200 снарядов.

В 10 часов 15 минут канонерская лодка «Нора» вошла в боевое соприкосновение с противником и с дистанции 60 кабельтовых открыла по десантным судам огонь. А мы, не имея права выходить за пределы отведенного нам района, вышли из боя и продолжали нести дозор.

Итак, в течение продолжительного времени ТЩ-100 почти непрерывно вел стрельбу по десантным судам врага, маневрируя на небольшом удалении от него. За это время наши артиллеристы выпустили не менее 800 снарядов. После такой интенсивной стрельбы на другой день нам пришлось сменить стволы своих

орудий, которые от перегрева пришли в полную негодность.

Около 12 часов в районе нашего дозора все стихло. Главные события, связанные с преследованием отходящего десанта врага, переместились на северо-запад. Туда же ушли корабли флотилии, туда же направлялись наши самолеты.

Судя по обстановке, которую мы наблюдали, на острове оставался наш гарнизон. Однако полной уверенности в этом у нас не было, так как связи с Сухо мы не имели. С максимальной осторожностью и в полной готовности к немедленному открытию огня ТЩ-100 начал приближаться к острову с восточной стороны. Наконец наши сигнальщики получили ответ на свой вызов. И тогда мы подошли и ошвартовались. Корабельные санитары во главе с фельдшером Вернадским выскочили на берег, оказали первую помощь раненым и перенесли их на борт корабля.

В это же время «сотка» получила приказ штаба флотилии доставить всех убитых и раненых с острова в Новую Ладогу.

Командир гарнизона Сухо Иван Константинович Гусев подарил мне на память о совместном бое с вражеским десантом 12-кратный цейсовский бинокль.

В 16 часов 30 минут ТЩ-100 ошвартовался у Угольной пристани Новой Ладоги. Здесь нас тепло встретили командующий Краснознаменным Балтийским флотом В. Ф. Трибуц и командующий флотилией В. С. Чероков. Выслушав мой короткий доклад, командующие крепко расцеловали меня, а затем поздравили весь личный состав корабля с победой.

Последний удар

Капитан 1-го ранга в отставке Н. И. МЕЩЕРСКИЙ

Николай Иосифович Мещерский в 1938–1941 годах командовал прославленным минным заградителем „Марти", которому в числе первых на Балтике было присвоено гвардейское звание.

В период службы на Ладожской военной флотилии Н. И. Мещерский командовал охраной водного района. В качестве командира сил высадки участвовал в десантной операции в районе реки Тулоксы.

Назначение в мае 1943 года на Ладожскую военную флотилию обрадовало меня. Я знал, насколько важной для Ленинграда была «Дорога жизни», какую мужественную борьбу вели ладожане с противником, чтобы обеспечить бесперебойную связь осажденного города с Родиной. Я знал о героической защите острова Сухо и разгроме вражеской флотилии с десантом в 1942 году. И, наконец, знал об огромном уважении, которым пользовался среди подчиненных командующий флотилией В. С.

Чероков. Я считал для себя большой честью служить под его руководством.

Знакомство с Ладогой

Из Ленинграда я приехал в Морье, чтобы отсюда добраться в Новую Ладогу, где тогда находился штаб флотилии. И здесь узнал, что в этот день командующий назначил собрание офицерского состава и сам был в Морье. Разыскал его и доложил о прибытии в его распоряжение.

— Вот и хорошо, — сказал В. С. Чероков. — Приглашаю на собрание. А в Новую Ладогу пойдем на канлодке. Тогда и поговорим подробнее о деле.

Собрание проводилось в деревянной церкви. На нем я, в частности, узнал, что минной опасности, столь большой в Финском заливе, сейчас на Ладоге не существует. И это потому, что у острова Сухо была разгромлена вражеская военная флотилия, проявлявшая до этого боя активность. А минная опасность меня интересовала больше всего, так как именно командир охраны водного района несет полную ответственность за безопасность плавания наших кораблей…

Собрание подходило к концу, когда раздался сигнал воздушной тревоги. Очередной налет авиации противника. Первые бомбы были сброшены по береговым целям. Возникли пожары. Командир базы капитан 1-го ранга М. А. Нефедов погиб во время этого налета.

Вскоре на катере мы подошли к борту уже снявшейся *с* якоря канлодки. Рассредоточенные по всему рейду корабли вели интенсивный огонь по самолетам.

Отбой тревоги. По сигналу флагмана корабли взяли курс на Новую Ладогу. На переходе командующий познакомил меня с обстановкой на озере.

Флот противника после поражения, которое он понес еще осенью 1942 года в результате неудачной попытки высадить десант на остров Сухо, не проявлял активности. Лишь изредка отдельные вражеские корабли появлялись к северу от островов Валаамского архипелага, иногда — у острова Коневиц и в Андрусовой губе. Постоянного корабельного дозора противник не нес.

Вражеские коммуникации проходили у берега и к северу от Валаамского архипелага. На островах противник установил значительное количество артиллерии, наблюдательные посты. Было известно также о наличии береговых батарей вдоль

восточного побережья озера (район Видлицы, острова Сало и Гач, район Табанова и Гумбариц). Проволочные заграждения, дзоты и наблюдательные посты имелись вдоль всего побережья. Особенно сильно были укреплены устья рек.

Авиация противника вела эпизодическую разведку наших баз, иногда предпринимала штурмовые налеты на дозорные корабли и катера, производившие разведывательное траление.

Передний край обороны врага проходил от устья реки Зубец на побережье Свирской губы на восток до реки Свири, далее по правому берегу реки до Свирьстроя, находившегося в руках противника. В этом районе, на левом берегу Свири, враг имел достаточно большой плацдарм: от Свирьстроя (включительно) по реке Яндебе до Бордовской; затем на Каковичи, Сярг-озеро, Шумилино до реки Ошты в районе Осипова и далее, параллельно этой реке, до побережья Онежского озера, северо-восточнее Вошерокса. На этом рубеже противник окопался в конце 1941 года, и, естественно, система его обороны была довольно мощной.

Фронт на Олонецком перешейке питала железная дорога Сортавала — Питкяранта — Олонец, проходящая вдоль восточного побережья Ладожского озера, и Петрозаводск — Подпорожье; шоссейные дороги Сортавала — Питкяранта — Видлица — Олонец, пролегающая в непосредственной близости от железной дороги, а также Петрозаводск — Олонец и Петрозаводск — Вознесенье.

На западном побережье озера фронт проходил по линии Никулясы — Сестрорецк.

Забегая вперед, скажу, что эта обстановка оставалась стабильной до конца июня 1944 года. Именно тогда, содействуя наступлению Красной Армии вдоль восточного побережья озера, Ладожская флотилия приняла участие в нескольких боевых операциях. Тулоксинская десантная операция явилась наиболее крупной из них. Первоначально она мыслилась как тактический десант в небольшом удалении от линии фронта для непосредственного содействия прорыву нашими войсками оборонительной полосы противника. В дальнейшем же, с изменением места высадки и количества высаживаемых войск, эта операция по своему характеру и масштабу переросла в оперативный десант.

Командующий принимает решение

Наконец настал и наш черед принять непосредственное

участие в наступательных действиях. Известие о предстоящей десантной операции было встречено моряками флотилии с большим энтузиазмом.

Началась активная подготовка.

Место, выбранное командующим для высадки десанта, находилось в районе озера Линдоя, близ устья реки Тулоксы. Оно отвечало всем важнейшим требованиям, способствующим успешному проведению операции. Железная и шоссейная дороги проходят здесь в непосредственной близости от берега (700—1000 метров). Озеро Линдоя и болотистая местность за дорогами служат естественным рубежом для защиты высадившегося десанта с фронта, а река Тулокса — рубежом, играющим ту же роль на правом фланге.

Заняв сравнительно небольшой плацдарм, десант мог перерезать важные вражеские коммуникации. Противник лишался возможности подбрасывать резервы к линии фронта, а его отступающие части прибрежного фланга теряли удобные пути отхода. Им оставались проселки и болота и перспектива потерять тяжелую технику.

С морской точки зрения избранный участок также являлся весьма удобным. Берег здесь представляет собой песчаный пляж, тянущийся вдоль озера неширокой (около 100 метров) полосой. Отсутствие валунов и подводных камней позволяло катерам в любом месте подойти вплотную к берегу.

Так как район высадки находился в значительном удалении от линии фронта — 35 миль, можно было предположить, что противник не имеет здесь крупных сил. По данным, которыми мы располагали, этот участок побережья был насыщен противодесантными средствами в меньшей степени, чем районы, расположенные вблизи от линии фронта. Сколько-нибудь значительное противодействие неприятельских кораблей представлялось маловероятным.

Тем не менее высадка десанта в избранном районе была связана с преодолением ряда трудностей.

Хотя враг не мог продолжительное время противодействовать наступлению наших войск, мы все же предполагали, что десант может оказаться в сложном положении: ему могли угрожать с одной стороны подходящие к фронту неприятельские резервы, с другой — отступающие части противника. К тому же удаленность района высадки от базы — 65 миль — затрудняла соблюдение оперативной внезапности. Учитывая эти факторы, командование разработало меры, призванные уменьшить их влияние на ход операции.

Итак, решение, принятое командующим флотилией,

сводилось к следующему: высадив десант в глубокий тыл, перерезать важнейшие коммуникации противника, лишить его возможности перебрасывать резервы к линии фронта, удерживать захваченный плацдарм до подхода наших частей.

Все это отвечало задаче, поставленной перед моряками армейским командованием.

Командующий Краснознаменным Балтийским флотом адмирал В. Ф. Трибуц и командующий Карельским фронтом генерал армии К. А. Мерецков одобрили решение командующего флотилией, которому поручалось общее руководство операцией.

Времени в обрез

Флотилия начала готовиться к десантной операции. Мы знали, что времени у нас в обрез. Большое внимание штаб уделил авиаразведке и аэрофотосъемке. В разведке участвовали также подводные лодки типа «М» («малютка»).

Для поддержки и прикрытия с воздуха нам выделили три полка штурмовиков и два полка бомбардировщиков с соответствующим количеством истребителей. Эта авиация непосредственно не подчинялась командующему флотилией, но он мог на нее рассчитывать в любую минуту. Кроме того, в боевой готовности находились части военно-воздушных сил Краснознаменного Балтийского флота.

Высаживать нам предстояло 70-ю бригаду морской пехоты. Ее подразделения размещались в густом лесу на берегу реки Волхова, в четырех километрах от Новой Ладоги. Морские пехотинцы отрабатывали посадку на суда и высадку на необорудованный берег. Каждый боец прошел такую тренировку несколько раз. Штаб ОВРа, являвшийся в операции штабом командира высадки, практически определил во время тренировок емкость каждого судна и размещение людей с таким расчетом, чтобы при подходе к берегу можно было максимально использовать оружие.

Эта предварительная работа в дальнейшем значительно облегчила составление основного документа десантной операции — ведомости посадки войск на суда.

Начальник штаба ОВРа И. И. Шеломов не только организовал тренировки десантников, но и позаботился о том, чтобы каждое участвующее в операции судно было снабжено всем необходимым — топливом, продовольствием, шкиперским имуществом. Для этого много пришлось потрудиться командиру базы ОВРа П. И. Антонику и его подчиненным. Флагманский механик флотилии

П. С. Касьянчук, флагманский механик ОВРа И. И. Карнаух и флагманский механик отряда транспортов З. Г. Русаков провели технический осмотр корабельных механизмов.

Огромную подготовительную работу выполнили связисты: десантная операция требовала значительного расширения каналов связи и увеличения объема передач. А ведь иногда радисты, неплохо работающие внутри своего соединения, медленно осваивали новые направления связи, особенно с сухопутными частями и авиацией. Поэтому были организованы курсы начальников полевых радиостанций, проведен ряд учений по связи с маломощными рациями. Радисты научились критически оценивать свою работу, поняли особенности связи в других родах войск, стали тщательно следить за градуировкой аппаратуры.

Подготовкой связистов руководил флагманский связист ОВРа и штаба высадки капитан 3-го ранга С. С. Солодовников. Ему мы обязаны бесперебойной работой связи в десантной операции.

В мобилизации личного состава на отличное выполнение боевых заданий большую роль сыграли работники политотдела флотилии. Находясь непосредственно в частях, они доводили стоящие перед нами задачи до каждого матроса, выявляли недостатки в подготовке к операции и тут же помогали их устранять.

Ведомость посадки

Казалось бы, чего проще рассадить людей на корабли и катера, когда знаешь, сколько человек каждый из них может взять. На самом же деле эта задача очень сложная.

Представьте себе, что перед бригадой морской пехоты (это более трех тысяч бойцов) поставлена задача прорвать фронт противника на протяжении одного-двух километров. В первом броске должны пойти, конечно, саперы, чтобы проделать проходы в проволочном заграждении и разминировать их. Вместе с ними пойдут автоматчики — надо выбить противника из его окопов. Прикрыть их должны пулеметчики. С первым броском идут и санитары — помощь раненым надо оказывать немедленно…

Иначе говоря, существует строгий порядок движения массы людей. Он заключается не только в определенном расположении бойцов и подразделений, но и в строго рассчитанном времени подхода одного подразделения за другим. Задача штаба заключалась в том, чтобы разместить морских пехотинцев почти на 60 судах, перевезти и высадить на неприятельский берег, не

нарушив порядка и очередности движения, предусмотренных планом командования бригады. Для этого надо было разработать специальный документ — ведомость посадки, учитывая порядок движения судов на переходе.

Двое суток без сна и отдыха трудились офицеры штаба ОВРа под руководством капитана 2-го ранга И. И. Шеломова над составлением этой чрезвычайно сложной и ответственной документации. Оперативные работники В. Н. Дмитриев, А. В. Лепешкин, флагманский артиллерист А. Д. Назаров, флагманский штурман В. И. Филиппов блестяще справились с поставленной перед ними задачей.

Со всеми командирами подразделения и командирами высадочных средств были проведены специальные занятия. Каждый усвоил свое место, сигналы и порядок движения на всех этапах операции. Была проведена односторонняя игра по составленным документам. Флагманский связист ОВРа С. С. Солодовников организовал специальные учения по связи, а флагманский врач флотилии И. Н. Томилин и флагманский врач ОВРа М. Ф. Никитин — учения по эвакуации раненых.

И вот командующий флотилией решает провести генеральную репетицию. Задание — посадить десантников на суда на реке Волхове, перевезти их в канал и там высадить на необорудованный берег.

Посадка прошла организованно, быстро и была закончена ранее намеченного срока. Однако проверка показала, что на некоторых судах первого броска люди размещались неправильно. Пришлось доложить об этом командующему и просить разрешения повторить посадку в точном соответствии с документами. Из-за этого выход несколько задержался.

Только я собрался ехать доложить командующему, что посадка повторена и все готово для начала движения судов, как получил распоряжение: «Генеральная репетиция отменяется. Выходить на фактическое выполнение задачи».

Признаться, это было для нас неожиданностью. Мы тщательно готовились к операции, знали, что приказ может поступить в любую минуту. И все же поступил он как-то неожиданно. Подобных случаев в боевой практике я не помню.

Какое счастье, что мы несколько задержались с генеральной репетицией! Ведь если бы ее начали, мог бы сорваться выход для настоящей высадки десанта. Вот уж поистине: «Не было бы счастья, да несчастье помогло».

Кстати, описанный выше случай фигурировал в отчете сотрудников Главного морского штаба как некоторая путаница при высадке десанта, что, конечно, совершенно неверно. Никакой

путаницы не было.

Десант покидает базу

Первыми на рейд вышли канонерские лодки под командованием капитана 1-го ранга В. Н. Лежавы. В их задачу входило не допустить к отряду транспортов и высадочных средств неприятельские катера. Перед началом высадки десанта канлодки вместе с бомбардировочной авиацией должны были уничтожить оборонительные сооружения врага, подавить его артиллерию, а в момент самой высадки, перенеся огонь в глубину, — отсечь войска противника, находившиеся на побережье, от их резервов в тылу.

Охраняли отряд два сторожевых и два торпедных катера. Канлодка «Бира» шла под флагом командующего операцией контр-адмирала В. С. Черокова.

Затем на рейд вышли транспорты с десантом и сторожевой корабль «Конструктор», на котором находились командир и штаб высадки. Последними покинули базу мотоботы, тендера и катера типа КМ и ЗИС с десантниками первого броска. Каждое из этих судов становилось на буксир к транспорту, к которому оно было приписано.

Надо сказать, что мы не располагали специальными десантными судами. Это, конечно, создавало большие неудобства и, как потом выяснилось, увеличило время высадки.

Перед выходом на эту ответственную операцию многие матросы и старшины подавали заявления с просьбой о приеме в партию, давали клятву до последней капли крови биться с коварным врагом. Вот, например, что писал старший матрос катера МО-199 комсомольский вожак дивизиона «морских охотников» В. Е. Чурсин: «Любой приказ командования выполню с честью. Не щадя своей жизни буду делать все необходимое для успешного проведения операции».

С волнующим письмом к личному составу кораблей обратились морские пехотинцы.

«Вам поручено, — писали они, — высадить нас на берег для выполнения важной боевой задачи. От вас в значительной степени зависит успех наших действий на берегу. Ни на минуту не забывайте об этом. Мы уверены, что вы с честью выполните свой долг перед Родиной. Ваша отвага и умение во время перехода и огневая мощь в подавлении артиллерии врага должны быть достойными приумножить славу русских моряков».

В 15 часов 25 минут 22 июня корабли флотилии снялись с

якорей и начали движение в точку развертывания для высадки десанта. Одна из канонерских лодок была оставлена в Новой Ладоге в качестве резерва и присоединилась к отряду на следующий день. Бронекатера находились на реке Свири, поддерживая артиллерийским огнем наступление частей Советской Армии. К отряду они присоединились в 22 часа 20 минут.

На переходе корабли не подвергались никакому воздействию противника. Не было в воздухе и вражеских самолетов-разведчиков. Все это позволяло заключить, что сосредоточение наших сил, а также выход из базы и переход удалось произвести скрытно.

В точку развертывания корабли отряда прибыли несколько раньше намеченного срока и застопорили машины, чтобы не нарушить плана, предусматривавшего нанесение в установленное время артиллерийского и авиационного удара.

В 3 часа 19 минут 23 июня был дан сигнал о начале движения высадочных средств к берегу. Через 46 минут в воздухе появились два вражеских истребителя, которые вскоре скрылись. Надо полагать, что с этого момента противник обнаружил десант.

Первый бросок

В 5 часов 00 минут канонерские лодки открыли огонь по заранее намеченным целям. Около 5 часов 15 минут обработку места высадки начала наша бомбардировочная авиация. Суда с десантом в сопровождении «морских охотников» и бронекатеров подошли к берегу на дистанцию пулеметно-автоматного огня и повели стрельбу из всех видов оружия. Противник отвечал из дзотов, находившихся в районе высадки.

К 5 часам 45 минутам наша авиация, выполнив свою задачу, удалилась. В это время появились две группы вражеских самолетов — одна из девяти, другая — из восьми Ю-88. Они сблизились с кораблями и беспорядочно сбросили бомбы, не причинившие нам серьезного урона. На кораблях имелись только незначительные пробоины от осколков.

В 5 часов 50 минут я дал сигнал о переносе огня в глубину обороны противника. «Морские охотники» и бронекатера с дистанции 5—10 кабельтовых расстреливали огневые точки врага. Артиллерия противника молчала.

Командующий флотом адмирал В. Ф. Трибуц, обходя на катере корабли, приказал всем канлодкам приблизиться к берегу и открыть огонь прямой наводкой.

[image]

Высадка десанта на берег в районе реки Тулоксы.

В 5 часов 55 минут суда с десантниками первого броска подошли к берегу и начали высадку.

В 6 часов 00 минут противник открыл по району высадки артиллерийский огонь. Ответным огнем наших канонерских лодок батареи врага были подавлены.

В 6 часов 20 минут высадка подразделений первого броска закончилась.

Уже через 10 минут два корректировочных поста и пост связи установили радиосвязь с командиром высадки и канонерскими лодками. Корабли стали вести огонь по заявкам и целеуказаниям своих корректировочных постов.

Следует подчеркнуть, что организация использования оружия в этой операции была продумана артиллеристами до мелочей. Большая заслуга в этом флагманского артиллериста флотилии Г. Н. Слизкого и флагманских артиллеристов соединений.

Транспорты, стоявшие до сих пор далеко от берега, несколько приблизились к нему. В 6 часов 45 минут с них началась выгрузка основных сил десанта и техники. Несмотря на то что на судах не было специальных выгрузочных средств и это затрудняло выгрузку тяжелых минометов и артиллерии, к 9 часам 25 минутам все транспорты были полностью разгружены.

После разгрузки транспорты и часть небольших катеров сразу же отправились в Свирицу, чтобы взять подразделения еще одной бригады морской пехоты: по решению командующего фронтом ее надлежало высадить в качестве подкрепления основным силам десанта. Такое решение было вызвано тем, что к району высадки десанта под ударами частей Красной Армии отходило большое количество войск противника. А это создавало серьезную угрозу нашим морским пехотинцам.

Принятие и высадка подкрепления явились новой задачей, не предусмотренной планом. К ее решению следовало приступить немедленно. К тому же тылы высаженного десанта, вышедшие вторым эшелоном в 1 час 25 минут 23 июня из Новой Ладоги, еще не прибыли. Только к 14 часам 25 минутам баржи второго эшелона подошли к берегу. Две дымовые шашки, поставленные на берегу, образовали параллельные дымзавесы, между которыми движение наших судов проходило беспрепятственно, хотя и под неприятельским огнем. Подошедшую было к берегу баржу с боезапасом пришлось отвести на рейд и разгружать с помощью тендеров, что вызвало некоторую задержку. Разгрузка барж с артиллерией и другой боевой техникой также шла медленно, так

как средства выгрузки были весьма примитивны.

Высадка второго эшелона закончилась к 11 часам 24 июня. Потерь в людях и технике мы не имели.

Враг отступает

Высадившись на берег, морские пехотинцы начали наступление одновременно в северном, южном и восточном направлениях. Выйдя на шоссейную дорогу, десантники обнаружили артиллерийское подразделение противника, с ходу атаковали и разгромили его. Было захвачено три орудия, два тягача, семь грузовых и одна легковая машина и боезапас.

Вскоре десант встретил ожесточенное сопротивление и перешел к обороне.

Морские пехотинцы почти полностью овладели намеченным участком. На северном направлении они достигли середины перешейка у озера Линдоя, на восточном — оседлали шоссейную и железную дороги. Лишь на юге достичь заданного рубежа (реки Тулоксы) десантники не смогли.

Во второй половине дня 23 июня противник, подтянув резервы с севера и используя части, отступавшие с юга, перешел в контрнаступление. Ожесточенные вражеские атаки продолжались всю ночь. Благодаря поддержке корабельной артиллерии все они были отбиты.

В Тулоксинской десантной операции морские пехотинцы проявили беззаветную храбрость и мужество. Геройски сражался коммунист А. И. Мошкин. При отражении одной из контратак отважный моряк уничтожил семь вражеских солдат. В разгар боя два фашиста напали на него сзади, стремясь захватить советского матроса живым. Тогда Мошкин выдернул чеку гранаты, висевшей у него на поясе, — он предпочел смерть позорному плену. Моряк погиб. Вместе с ним нашли свою смерть и вражеские солдаты. Александру Ивановичу Мошкину посмертно присвоено звание Героя Советского Союза.

Весь фронт облетела весть о подвиге парторга роты старшего сержанта Григория Белванова.

Когда десантники выбегали на берег, окапывались, вели огонь по врагу и шаг за шагом расширяли захваченный плацдарм, неожиданно открыла огонь пушка врага. Бойцам пришлось залечь. Белванов понимал, к чему может привести задержка. Он встал и с возгласом «Бей фашистских гадов!» бросился к опушке. За ним устремились десантники его отделения. В рукопашном бою советские воины уничтожили расчет вражеского пулемета,

приблизились к орудию, забросали прислугу гранатами и захватили пушку.

Смелый поступок Григория Белванова решил исход боя. Подразделение получило возможность развивать свое наступление.

Смелость и бесстрашие показал личный состав одного из наших корректировочных постов.

Спасаясь от обстрела корабельной артиллерии, расчеты орудий вражеской батареи спрятались в землянке. Воспользовавшись этим, наши корректировщики выскочили из укрытия, захватили трехорудийную батарею и открыли огонь по врагу (в состав корректировочного поста, кроме двух радистов, входил также комендор).

Можно только пожалеть, что имена героев остались неизвестны. Разыскать их должны помочь офицеры-связисты П. В. Лапотников, Н. П. Спиридонов и В. С. Лупач — непосредственные участники десантной операции.

К 11 часам 24 июня противник подтянул к району высадки десанта артиллерию (установив ее на открытых позициях), минометные батареи и людские резервы. Погода к этому времени резко ухудшилась. Появилась низкая облачность. Несмотря на ветер, достигавший 4–5 баллов, над озером и берегом стоял туман. Временами шел дождь. Действия нашей авиации были крайне затруднены.

Около 12 часов противник перешел в решительную контратаку, намереваясь сбросить десант в озеро. Командующий флотилией приказал командирам кораблей передать имеющиеся у них винтовочные и автоматные патроны десанту. Катера и другие суда были брошены на выполнение приказа. Отряд кораблей поддержки приблизился к берегу на 15–20 кабельтовых и открыл огонь прямой наводкой по скоплению войск противника и его дзотам. «Морские охотники» и бронекатера также вплотную подошли к берегу.

В этот напряженный момент боя на рейд прибыли транспорты с первым эшелоном подкрепления — дополнительно выделенной бригады морской пехоты. Враг открыл по ним интенсивный огонь, намереваясь не допустить высадки десантников. Наши катера, закрыв корабли дымзавесами, дали им возможность подойти к берегу.

В 15 часов 40 минут высадившиеся на берег морские пехотинцы с ходу вступили в бой. Положение десанта значительно улучшилось. После ряда безуспешных атак враг перешел к обороне.

К 17 часам полностью была закончена выгрузка первого

эшелона десантников.

В 19 часов на рейд подошел караван с остальными подразделениями морской пехоты. К этому времени ветер усилился до 7 баллов. Из-за свежей погоды было прекращено всякое сообщение с берегом. Корабли отошли на рейд, стали на якоря и взяли на бакштов мелкие суда. Выгрузку пришлось прекратить.

Всю ночь с 24 на 25 июня бушевал шторм. К 5 часам ветер усилился до 9 баллов. Прибывший на рейд в 5 часов 30 минут конвой не мог приступить к выгрузке и стал на якоря.

Противник вел редкий артиллерийский и минометный огонь, несколько раз пытался мелкими группами атаковать наши десантные части, но успеха не имел. Морские пехотинцы прочно закрепились на достигнутых рубежах и, получив подкрепление, сами предприняли ряд активных действий.

К исходу 25 июня противник начал отступать.

К 5 часам 26 июня погода настолько улучшилась, что стало возможным приступить к разгрузке барж.

В 0 часов 30 минут 27 июня в районе Рабола — Линдоя десант соединился с частями наступающей Красной Армии.

Десантная операция завершилась. Отряд канонерских лодок флотилии вышел в направлении на Видлицу и Пограничные Кондуши для поддержки наступления наших войск…

Я горжусь, что мне посчастливилось быть участником этой блестящей десантной операции.

Ладога осталась неприступной

Адмирал В. Ф. ТРИБУЦ

Владимир Филиппович Трибуц с 1939 по 1947 год командовал Краснознаменным Балтийским флотом, в состав которого входила Ладожская военная флотилия.

В описываемой им с позиций командующего флотом Тулонсинсной десантной операции В. Ф. Трибуц принимал непосредственное участие.

Разгром врага на островах Бьеркского архипелага еще только заканчивался, а мы с группой офицеров уже летели на Ладогу. Там назревала новая большая наступательная операция.

Да, надо было спешить. События на Карельском перешейке развивались стремительно. Между Ладожским и Онежским озерами готовились к наступлению войска, возглавляемые генералом армии К. А. Мерецковым.

Им предстояло форсировать реку Свирь, а затем продвигаться на северо-запад. Но здесь начиналась полоса мощных

инженерных сооружений, созданная врагом между озерами. Вдобавок в этом районе имелись большие естественные препятствия.

Командование Карельским фронтом избрало основным направлением для наступления прибрежное — вдоль Ладожского озера. Это позволяло все время иметь на фланге прикрытие и огневую поддержку Ладожской военной флотилии.

Замысел этим не ограничивался. Чтобы расшатать оборону сильно укрепленного Олонецкого района, планировалось с помощью морского десанта перерезать тыловые коммуникации противника — железную дорогу и шоссе. На военных моряков флотилии снова возлагалась ответственная задача.

Хотя после разгрома противника у острова Сухо Ладожская военная флотилия полностью господствовала на озере, одно это еще не гарантировало успеха операции. Ведь в районе высадки, находившемся в глубоком тылу противника, нужно было не просто провести кратковременный отвлекающий бой, а в течение нескольких дней, до соединения с войсками фронта, прочно удерживать плацдарм, захватываемый десантом на важнейшей коммуникации противника. Не дожидаясь особых указаний свыше, командование Ладожской военной флотилии уже давно готовилось к подобной операции.

Деловую атмосферу совершенно конкретных забот мы почувствовали здесь сразу же, буквально с первых минут.

Встретивший нас на аэродроме командующий Ладожской военной флотилией контр-адмирал В. С. Чероков после обычных приветствий с места в карьер обратился ко мне с просьбой «повлиять» на командира истребительного авиационного полка подполковника П. И. Павлова (который находился неподалеку), чтобы тот организовал при переходе десанта и особенно во время боя за высадку непрерывное барражирование истребителей.

Я приказал вызвать к себе Павлова.

Пока мы ожидали командира полка, Чероков пояснил, чем он озабочен. Командование флотилии считает самым слабым местом в плане подготовки десанта именно прикрытие с воздуха. Ведь переход кораблей с десантниками проходил в период белых ночей…

— Восьмидесяти вымпелам трудно пройти скрытно, без потерь, — заключил контр-адмирал. — Приходится рисковать. В случае осложнений надеюсь на быстрые и грамотные действия командиров.

Выяснилось, что отряд высадки возглавит капитан 1-го ранга Н. И. Мещерский, артиллерийской поддержки — капитан 1-го ранга В. Н. Лежава, охранения — капитан 3-го ранга Н. И.

Кирсанов и отряд высадочных средств — капитан-лейтенант А. А. Сочинин. Последний должен был взаимодействовать с командиром отряда транспортов — капитаном 2-го ранга М. О. Котельниковым.

Мне эти офицеры были известны, и я сказал, что с такими командирами риск становится расчетом, хоть и своеобразным, но организовать надежное прикрытие десанта с воздуха нужно обязательно.

— Времени на подготовку хватило? — спросил я Черокова.

— Четырнадцатого июня я был у Мерецкова. Там меня сориентировали относительно предстоящих задач и сроков их выполнения. Разумеется, окажись это для нас новостью, недели не хватило бы. Но поскольку вы давно нацеливали меня на такого рода боевые действия, флотилия практически уже вовсю отрабатывала элементы десантной операции. Правда, нацеливались мы применительно к правому флангу войск Ленинградского фронта, но в существенном здесь разницы нет.

Пока мы вели этот разговор, вернулся офицер штаба флота капитан 1-го ранга Н. Г. Богданов с подполковником П. И. Павловым.

Командир авиаполка понял ситуацию с полуслова и попросил уточнить общую задачу. Чероков информировал, что северо-восточное побережье Ладожского озера обороняет особая финская бригада береговой обороны. Надо считаться с возможностью активизации ее действий. Вероятно, враг попытается сорвать переход наших десантных кораблей и высадку десанта.

— Да и авиация противника также не упустит случая нанести удары по нашим кораблям, — добавил контр-адмирал.

Павлов попросил меня усилить боевой состав его полка, чтобы самолетов хватало для непрерывного патрулирования.

Это был резонный довод. Я немедленно вызвал к телефону генерал-лейтенанта М. И. Самохина. Тот доложил, что все его истребительные полки работают с большим напряжением на Выборгском направлении.

Пришлось повторить просьбу:

— Все-таки надо помочь Павлову. Выкраивайте необходимую часть самолетов, Михаил Иванович. К тому же ваши летчики сегодня добились хороших результатов в районе Бьеркского архипелага. Там дело уже идет к концу и хлопот станет меньше…

Самохин тяжело вздохнул, но все же сказал:

— Есть, товарищ командующий, помогу. Сейчас Шугинин [17] займется этим делом.

Детали предстоящего десанта мы продолжали обсуждать и на командном пункте флотилии. В беседе участвовал Аркадий

Васильевич Крученых, начальник штаба флотилии, отлично подготовленный офицер, обладающий хорошими организаторскими способностями.

Наконец договорились обо всем.

Десант было решено высаживать на плацдарм, ширина которого по фронту — 2 километра. Предварительно, разумеется, нанести по плацдарму высадки авиационный и артиллерийский удары. Участок для высадки выбрали удачно. Он ограничивался с флангов естественными преградами — реками Тулоксой и Видлицей, а это должно было облегчить его оборону. Да и глубины здесь позволяют десантным судам подойти вплотную к берегу.

Посадку войск на корабли и суда наметили осуществить в Новой Ладоге. Это, правда, далековато от места высадки, зато больше шансов на скрытность начала операции.

В это время на командный пункт прибыл и командир 70-й отдельной морской стрелковой бригады подполковник А. В. Блак.

Я обратился к нему с вопросом:

— Ясно ли вам, что предстоит сделать бригаде после высадки на берег противника?

— Да, товарищ адмирал, задача достаточно ясная, — последовал четкий ответ. — Нам нужно прочно захватить плацдарм, перерезать проходящие по побережью железную и шоссейную дороги, лишить противника возможности маневрировать войсками и техникой. Успех наших действий имеет важное оперативное значение.

— Какие у вас имеются средства усиления?

— Товарищ адмирал, — на секунду замявшись, ответил подполковник, — дело не в том, что дает или не дает мое начальство. Ни танков, ни самоходных орудий флот перевезти и выгрузить не в состоянии. А они бы нам здорово пригодились на плацдарме…

Командир бригады был прав. Отсутствие танков и самоходных орудий являлось слабым звеном в оснащении десантных войск и очень снижало их боевые возможности.

Этот существенный минус — недостаток специальных высадочных средств для десантных операций, просчет нашего судостроения мирного времени — мы могли исправить только в условиях глубокого тыла, а в обстановке блокады хорошо уже было и то, что сумели построить самоходные тендера, сыгравшие и в этой операции большую роль.

Приходилось полагаться на быстрые и смелые действия самих десантников и главным образом на превосходство фронтовой и флотской авиации в районе высадки (мы нацелили

сюда до 250 самолетов, из них около 140 штурмовиков и бомбардировщиков). Многое зависело и от активности артиллерии кораблей флотилии.

И, наконец, десантникам предстояло интенсивнее использовать собственные огневые средства — батальонные пушки, пулеметы, противотанковые ружья и минометы.

Это, кстати, наиболее оперативный вид огневого прикрытия. Ведь поддержка с кораблей и тем более с воздуха не всегда может последовать немедленно: надо ее вызвать, скорректировать и т. д.

Следовало ожидать большого расхода боеприпасов на плацдарме и кораблях флотилии. Я спросил у командира бригады, как обстоят дела в этом отношении.

— Думаем брать боеприпасы из расчета на двое-трое суток боя.

— Берите больше! А вы, — обратился я к командующему флотилией, — грузите на суда столько, сколько сможете. Надо учитывать, что какую-то часть из них противник может ведь и потопить…

Меня интересовал вопрос — насколько солдаты и офицеры подготовлены к бою за высадку и умеют ли достигать берега, сохранив силы и оружие. Командир бригады доложил, что в бригаде много матросов и старшин разных флотов. А Чероков отметил, что вопросу подготовки десантных войск еще задолго до высадки на флотилии уделяли большое внимание — неоднократно проводились тренировочные учения в жестких условиях и отработали основные задачи. Но бригада еще не имеет достаточного опыта ведения сложного боя за высадку.

Следовало позаботиться и о резерве. Если десанту не удастся быстро соединиться с войсками, наступающими от Свирицы в направлении Тулоксы, потребуется подкрепление.

Я связался по этому поводу с Мерецковым. Командующий фронтом приказал готовить для десанта морскую стрелковую бригаду, которой командовал инженер-капитан 1-го ранга С. А. Гудимов. Эта бригада после форсирования реки Свири стояла в Свирице.

Выделенные десантные войска представляли собой хороший тактический десант. Однако поставленные перед ним задачи и их успешное решение в последующем, несомненно, имели оперативное значение.

Наконец мы остались одни с командующим флотилией и его начальником штаба. Но и за крепким чаем продолжали толковать о возможных неожиданностях. В частности, меня беспокоило, надежна ли информация о силах врага на озере. Да, мы нанесли противнику крепкий удар у острова Сухо. Но с тех пор прошло без

малого два года. Неужели неприятель за это время не переправил на озеро новые корабли?

Оба собеседника заверили меня, что силы врага на озере составляют «чертову дюжину» — 13 вымпелов. Это артиллерийские паромы, сторожевые катера, тральщики и 2 торпедных катера итальянского производства. В распоряжении финского командования находилось значительное количество береговых батарей (их расположение нам было известно) и около 100 самолетов.

— Насколько активен неприятель? — спросил я.

— Ограничивается противодесантной обороной побережья. Дозоры несет плохо. Однако за последнее время минировал подходы к некоторым островам и пунктам на побережье в северной части озера. Авиация его тоже несколько активизировалась — ведет разведку наших баз и фланга фронта.

— А в районе высадки?

— Там все тихо.

Приняли окончательное решение — на переходе десантный отряд следует без трального обеспечения (чтобы не уменьшать скорости движения), но, учитывая возможность встречи с минами, в состав высадочных средств войдут катера-тральщики.

Мы ознакомились с большой работой, которую провел политотдел флотилии (начальник капитан 1-го ранга И. С. Петров) по укреплению партийных и комсомольских кадров, правильной их расстановке. Все партийно-политические мероприятия были направлены на воспитание у личного состава высокого наступательного порыва, мужества и стойкости.

В трудные и ответственные моменты Великой Отечественной войны в партию всегда шли лучшие матросы и офицеры флота. Так обстояло дело и теперь на Ладоге. Перед операцией и в ходе ее партийные организации кораблей и частей флотилии приняли в члены и кандидаты КПСС 220 человек, лучших передовых людей, готовых перенести самые трудные испытания ради победы над врагом.

21 июня к исходу дня войска 7-й армии прорвали вражескую оборону на Олонецком направлении.

Учитывая обстановку, генерал армии К. А. Мерецков в 15 часов позвонил на командный пункт к В. С. Черокову и назначил высадку десанта на утро 23 июня.

К моменту получения этого приказания морская пехота находилась уже на кораблях и транспортных судах.

Время шло к вечеру. Корабли стали вытягиваться из устья Волхова. Ясная штилевая погода благоприятствовала переходу. В воздухе патрулировали наши истребители. Чтобы обеспечить

безопасный переход десанта, на позицию юго-западнее острова Мантсинсари вышли в дозор две подводные лодки.

Последние суда уже скрылись в северной части горизонта, когда капитан 1-го ранга Н. Г. Богданов доложил прогноз погоды. Погоду обещали сносную. Выслушав доклад, я вместе с небольшой группой офицеров штаба флота поднялся на борт катера МО. Взревели моторы, и, набирая ход, мы пошли вдогонку за десантным отрядом.

Светать стало очень скоро. Корабли шли прямо на север и берега не было видно. Солнце вставало будто из глубин озера. Противник ничем себя не обнаруживал.

Вот и район высадки. Даже без бинокля можно было разглядеть корабли флотилии, десантные катера и тендера. Все больше и больше собиралось их, а движение к берегу не начиналось. Я приказал командиру нашего катера подойти к флагманскому кораблю.

В мегафон спросил В. С. Черокова:

— Есть ли основания задерживаться?

— Все идет в соответствии с планом.

План планом, но пока противник не всполошился — каждая минута дорога. Я приказал ускорить движение к берегу.

В 5 часов утра первыми по берегу открыли огонь корабли отряда артиллерийской поддержки флотилии под командованием капитана 1-го ранга В. Н. Лежавы.

Все мы, находившиеся на катере, наблюдали панораму разгоравшегося боя. Наступал ответственный момент. Темп стрельбы стал предельным.

Через 27–28 минут мы услышали в воздухе нарастающий гул моторов. То шли бомбардировщики и штурмовики, выделенные командующим фронтом. На берегу еще гуще взметнулись взрывы.

В это время корабли артиллерийской поддержки, не снижая темпа стрельбы, подходили все ближе к берегу (насколько позволяли глубины) и продолжали обрабатывать плацдарм.

Сразу же после ударов авиации к берегу подтянулись и бронекатера, в задачу которых входила непосредственная поддержка десанта: их орудия стреляли по огневым точкам противника прямой наводкой.

Наконец по сигналу командующего флотилией к берегу направились тендера и катера с десантом.

С воды поднимались густые испарения, и казалось, вопреки прогнозу, плохая видимость удержится в течение нескольких часов. Но легкий ветер вдруг унес дымку, небо стало высоким, прозрачным. Снова отчетливо возник берег, опоясанный вспышками залпов, взрывов. В артиллерийский гул врезался

резкий шум моторов. На корабли десанта шли бомбардировщики противника.

Флотские истребители встретили их, сковали стремительным и маневренным боем. Атаку вражеских самолетов срывал и шквальный заградительный огонь с кораблей. Фашисты так и не смогли провести прицельное бомбометание. У нас незначительно пострадала только одна зенитно-артиллерийская самоходная плавучая батарея, захваченная у противника в 1942 году близ острова Сухо. Что ж, командир полка Павлов добросовестно выполнил мои требования. Да и генерал Самохин его подкрепил, как обещал.

Убедившись в успешной высадке десанта, я на катере МО возвратился в Новую Ладогу. Нужно было торопиться с перевозкой на плацдарм еще одной бригады морской пехоты.

* * *

Немецкий генерал В. Эрфурт в книге «Финская война» указывает: «Бои и постепенный отход финских войск от Свири завершились не совсем так, как планировало верховное командование… Здесь возникли трудности в связи с тем, что русские силы были переправлены через Ладожское озеро и высажены в тылу у финнов, в районе Тулоксы. Ликвидировать русский плацдарм не удалось. Вследствие этого возникли трудности для эвакуации финских частей»[18].

Да, результат действий нашего десанта оказался тяжелым для противника. Перерезав в районе реки Тулоксы шоссе и железную дорогу, мы лишили финские войска основных путей для отступления, начавшегося после успешного прорыва обороны противника войсками фронта на реке Свири. Брошенные в бой 3-й учебный и 45-й пехотный полки финнов, перед которыми была поставлена задача — ликвидировать десант, успеха не добились. Вскоре войска противника на Свирском направлении, бросая технику, отступали по лесным дорогам и тропам севернее нашего плацдарма.

Таким образом осуществился замысел командования Карельского фронта — дезорганизовать оборону противника с помощью морского десанта.

Тулоксинская операция Ладожской военной флотилии завершилась полным успехом.

По делам, как говорится, и честь, — Президиум Верховного Совета СССР наградил Ладожскую военную флотилию орденом Красного Знамени. Орденом Красного Знамени были также

награждены 3-я и 70-я морские стрелковые бригады, 2-й отдельный дивизион сторожевых катеров.

Наступление войск Карельского фронта развивалось в оперативно-стратегическом взаимодействии с войсками Ленинградского фронта, который в период с 10 по 20 июня совместно с флотом проводил Выборгскую наступательную операцию. Эти две последовательные наступательные операции способствовали успешному осуществлению замысла Ставки Верховного главнокомандования — разгромить главные силы финской армии и добиться выхода Финляндии из войны.

Высадка десанта у Тулоксы имела оперативное значение. Захватив узел шоссейных дорог и перерезав единственный железнодорожный путь в тылу Олонецкого укрепленного района, десант ускорил темпы наступления войск Карельского фронта и сковал маневр вражеских войск. Противник ранее снял дивизию с Карельского фронта, чтобы остановить наше наступление к северо-западу от Выборга. А после высадки десанта он вынужден был вновь направлять подкрепления на Олонецкий перешеек.

Опыт Тулоксинской операции показал, как важно предварительно подготовить войска, средства флота, штабы к выполнению боевой задачи. На основе заблаговременной отработки вопросов взаимодействия был обеспечен успех операции.

Ладожская военная флотилия продолжала содействовать флангу войск Карельского фронта и при освобождении от врага Видлицы, островов Валаам и Коневиц.

При подготовке и в ходе Тулоксинской операции слаженно действовали штаб флотилии (капитан 1-го ранга А. В. Крученых), штабы соединений и частей, которые успешно справились с возложенными на них задачами по управлению силами.

Хорошо работали связисты полковника И. С. Бузина, обеспечивая бесперебойную передачу приказаний командования, прием донесений подчиненных, а также информации взаимодействовавших частей.

Командующий флотилией контр-адмирал В. С. Чероков в ходе операции удачно разместил свой командный пункт на одном из кораблей. Пребывая в составе сил высадки десанта, он мог лично наблюдать за выполнением своих решений, вносить коррективы, т. е. управление было оперативным и гибким.

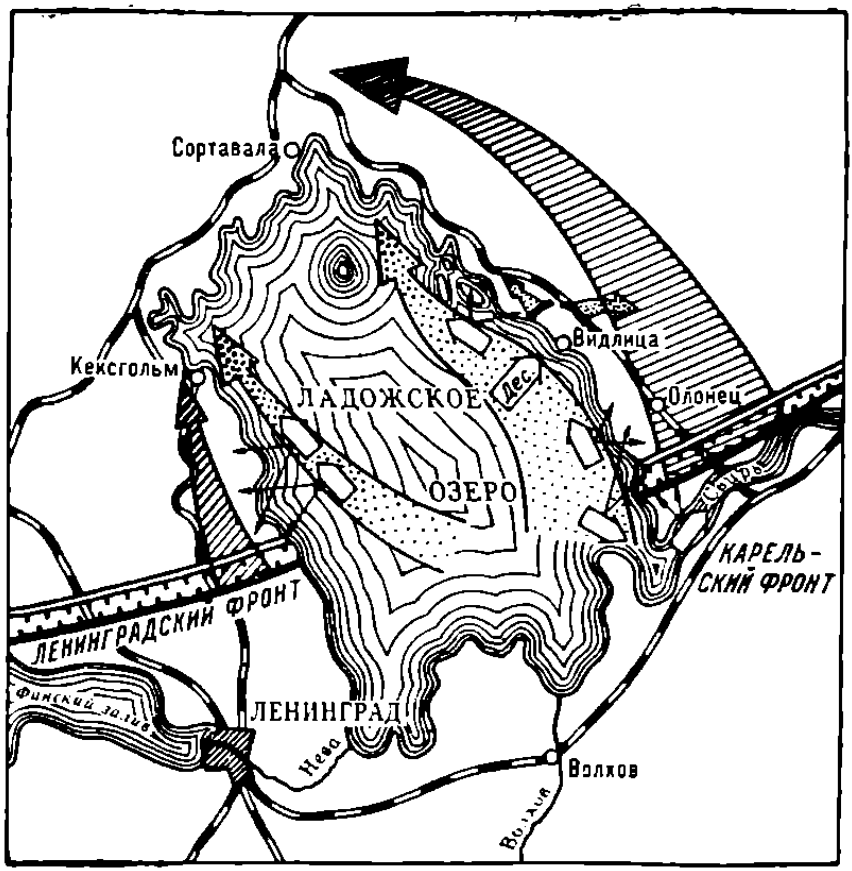


Схема боевых действий Ладожской военной флотилии в Свирско-Петрозаводской операции.

В Тулоксинской операции, как и в каждом бою, безусловно, имелись недостатки и слабые места.

Принцип единства командования всеми силами был нарушен, так как выделенная фронтом авиация не подчинялась оперативно командующему флотилией. Недостаточно полно были рассчитаны потребности десантных войск в боеприпасах, особенно для первых дней боя. Стоило лишь ухудшиться погоде, как доставка их на плацдарм задерживалась, что снижало боеспособность войск, отражавших многочисленные атаки.

В то же время с первым эшелоном без надобности выгрузили большое количество транспортных средств (автомашин, повозок, лошадей). Между тем оборона плацдарма не требовала от десанта маневра (ведь ставилась задача удерживать плацдарм и прервать сухопутные коммуникации). Выгруженные на плацдарм транспортные средства лишь стесняли десантников.

После того как наши войска овладели всем побережьем Ладожского озера, флотилия закончила свою боевую деятельность. За три года войны она сделала очень многое. Во-первых, это около двух миллионов тонн грузов, перевезенных для снабжения осажденного города, фронта и флота. Во-вторых, надежное прикрытие флангов войск Ленинградского, Волховского и Карельского фронтов, огневое содействие войскам. В-третьих, успешная высадка крупного десанта. Таков далеко не полный перечень боевых дел флотилии.

В ясный сентябрьский день член Военного совета Краснознаменного Балтийского флота вице-адмирал Н. К. Смирнов вручил Ладожской военной флотилии орден Красного Знамени, которым она была награждена за образцовое выполнение заданий командования в боях с врагом и проявленные при этом доблесть и мужество.

Командующий Ладожской военной флотилией, обращаясь к личному составу, призвал в грядущих боях умножить славу флотилии.

В напряженной тишине звучат слова клятвы Родине, которую дают моряки-ладожцы, — биться до конца, до полного уничтожения врага.

Поздравляя контр-адмирала В. С. Черокова в связи с награждением флотилии орденом Красного Знамени, я сказал ему:

— Вы и ваши подчиненные действовали на Ладоге умело, умно. Возросло мастерство офицерского состава. Но теперь, Виктор Сергеевич, вас ждут другие дела. Никого из опытных офицеров штаба и тыла не отпускайте. Считанные месяцы остались до вашей передислокации на Балтику.

Увидев его вопрошающий взгляд, я рассмеялся:

— Что, вы привыкли только к пресной воде? А теперь будет вам сочетание соленой и пресной…

В декабре В. С. Чероков вступил в командование Рижским морским оборонительным районом. Под его опеку попадала обширная операционная зона — Рижский залив, Ирбенский пролив, район Моонзундских островов. А Западная Двина, как известно, несла в море пресной воды побольше, чем старый Волхов…

Три года

Александр ШЕВЧУК

Александр Андреевич Шевчук прибыл на Ладогу в феврале 1942 года. Служил на сторожевых катерах матросом-сигнальщиком. Участвовал в боевых действиях Ладожской флотилии.

Ныне рабочий-строитель.

О Ладога-малина, Малинова вода…

А. Прокофьев

1

Началась моя служба на Ладоге с того, что мне дали каши. Перловой. Но… совсем немного (а ребята в Ленинграде, в резервной роте связи, говорили: «Там дают 900 граммов настоящего хлеба! А каши — сколько хошь…»).

Здоровенный матрос, Толя Молодцов, наш «кормилец», подкладывая деревянной ложкой добавку, басил:

— Ты не обижайся… как тебя зовут-то? Ты не обижайся. Я могу тебе отдать все двадцать порций, да боюсь, загнешься к фигам.

И это свободно могло со мной случиться.

2

Когда мы, резервники, ехали ночью из Ленинграда, где-то в районе Невской Дубровки, что ли, зашли к нам в вагон, чиркая спички, два красноармейца в заскорузлых шинелях.

— Матросы, хлебца хотите?

Эх, пехота — прошел сто верст, еще охота, — хотим ли мы хлеба!

— Давай.

Солдат вынимает из-за пазухи буханку ситного:

— На! На!

Вгрызаемся цинготными зубами в твердый, как гранит, кирпичик. Хлеб… Солоноватый от крови… Не беда!

Утром на станции Ириновка моего блокадного дружка унесли в армейский лазарет. А я — ничего. У меня закалка с детства.

3

Вот речь веду о еде… Не знаю, поймут ли меня никогда не голодавшие.

А таких теперь, к счастью, все больше и больше.

Мы тоже не думали, что все так будет. Собирались воевать на территории врага. А враг загнал нас за Шлиссельбург. В родимые болота…

4

Бухта Морье…

Несколько раз потом приходилось заходить в эту бухту, а помню ее, в основном, только белой — подо льдом да под снегом.

Белые корабли, белый дым из труб, белые березовые дрова тащат на дровнях морячки, покрикивая вместо «Дубинушки»:

— Давай, давай лошадки!

5

Я прибыл в Морье в сорок втором, в конце февраля. Командир 1-го дивизиона сторожевых катеров МО капитан-лейтенант Куриат наставлял отечески:

— Направляю тебя на «двести первый», к Колеснику. Отличный катер. Смотри, сигнальщик!

6

Смотрю, зачищая хлебной коркой алюминиевую миску, смотрю: ордена, медали на фланелевках… И это за сорок первый год-то?

После узнал, когда сам про Ханко рассказал, как ладожские МО стрелковую дивизию у Питкяранты спасали.

7

Из-под больших сосен, от землянки, идем друг за дружкой, след в след, на катер. Лед скалывать вокруг корпуса.

До чего же он махонький, мой новый корабль. Деревянный!

…обшивка в три доски, Пять-шесть шагов от мостика до юта. А люки так расчетливо узки. Что, если толст, — не попадешь в каюту.

8

А среди нас и не было толстых. Все под стать командиру.

А сам командир, старший лейтенант Колесник, Павел Степанович, в талии тонкий… Сапоги, куртка кожаная, шапка-ушанка на манер кубанки, усики чуточные под носом — казак! Даже ходит, пятки наружу выворачивая. Так и кажется — сейчас скомандует: «Эскадрон! Марш-марш!..»

Капитан 3-го ранга П. С. Колесник.

9

…Нет, вспоминается мне бухта Морье не только белой. Помню ее взъерошенную, весеннюю.

Катера, канонерские лодки маневрируют в тесноте: ходовые испытания после зимнего ремонта.

А в озеро выйти нельзя. До самого горизонта — лед, лед.

Гудят моторы «морских охотников»…

И вдруг за лесом, со стороны Осиновца, послышался другой гул: «юнкерсы» — штук семьдесят. За ними еще, еще. С Морьиного Носа захлопали зенитки.

— Боевая. По самолетам противника!..

Черные капельки отрываются от желтого брюха с крестом…

— Бомба за кормой! — кричу.

— «Юнкерс» со стороны солнца!

— Полный вперед!

— Лево на борт! (Бомбы, бомбы). Смотрю на командира — улыбается!

Вот черт!

10

Между прочим, тогда у нас на катере все благополучно обошлось. Только дымшашка на корме загорелась. Ваня Вещев, минер, за борт столкнул ее. Были жертвы у пирса и на пирсе.

Многие катера дымзавесу ставили.

Фашисты, увидев дым в бухте, видимо, решили, что флотилии конец.

А флотилия ушла утром в озеро.

Ночью ветер переменился и весь лед угнало на север, к Валааму.

11

Двое суток стоим в Новой Ладоге. Ошвартовались у старых полузатонувших барж.

На посту СНиС — на облупленной колокольне — трепыхаются красные флажки. «Сообщите…», — «Прошу прибыть…», «Вышлите…»

Чувствуется, что рядом штаб и что он работает…

Получаем продукты (бортовой паек. Значит, уходим!..), принимаем боезапас, топливо. Командир со своим помощником, старшим лейтенантом Перепеловым, закрылись в рубке. (Точно. Уходим!).

В 16 часов по трапу поднимается старший лейтенант армейский, с двумя солдатами. За плечами у бойцов раздутые вещмешки, в руках — финские автоматы…

— По местам стоять!

12

Вода в Ладоге бывает разной.

Бывает черной (в трещинах — разводьях между льдинами); бывает мутно-желтого цвета (от весеннего паводка); бывает — синяя-пресиняя, как глаза у ладожанок…

Малиновой она бывает на ветреной заре, да еще от военных

пожаров (нет, от пожаров она становится скорее зловеще-багровой, я это видел не раз).

Разной бывает вода в Ладоге.

13

Нежный малахитовый блеск… Трава в озере цветет.

Зверски ревут шесть авиационных моторов — у нас три да три на МО-215, идущем за нами в кильватер. Он — наша боевая поддержка. На всякий случай.

Слева и справа — от острова Сухо до устья Свири — торчат из воды черные собачьи мордочки…

— А це що? — удивляется один из бойцов-разведчиков.

— Тюлени.

— Зроду не бачив…

Замечательные ребята, наши армейские разведчики! Смеются, анекдоты рассказывают. Словно это не им через несколько часов высаживаться.

К полуночи, однако, заштормило. На шлюпке-тузике по такой волне не пойдешь к берегу. Уходим подальше от берегов, болтаемся… Солдатики с непривычки позеленели… бледные, как мертвецы.

— Ох, скорее бы уж на берег… что ли…

На вторую ночь высадили мы их…

— А то, может, у нас служить останетесь? — подначивает ребят наш язвительный Олег Перевертун, командир орудия.

— Не. Як вы соби не кажить, хлопцы, а на сухопутти краше.

Простились они с нами. Замахал веслами Ваня Вещев. Ему было приказано доставить их к берегу.

…Когда стоишь вот так в ожидании у берега, занятого противником… Ну, как передать это состояние? Уж лучше, думаешь, стреляли бы, чем эта тишина.

Катер с борта на борт хлюп-хлюп. Мертвая зыбь. Все глаза там, куда ушел тузик.

Но вот черная точка отделилась от береговой темноты. Идем навстречу. Поднимаем шлюпку на палубу.

— Ну?

— Все в порядке, товарищ старший лейтенант. Пошли они, — докладывает довольный Вещев. — Там… соловьи поют.

14

Через трое суток и еще через трое суток в полночь подходили мы к месту высадки. Никаких сигналов. Неужели провал?

Медленно, оглядываясь, уходим от берега. Вспышка!.. Аккурат там, где ребят высаживали. Перелет. Еще перелет… Всплески высокие, видимо, большой калибр палит. Меняем все время курс. Открываем ответный огонь.

…Недели через две в базе представитель разведотдела сказал, что «наши знакомые» выполнили задание и возвратились через линию фронта.

15

После той операции и началось.

Днем — у старых барж в Новой Ладоге, а ночью — то у Табановасского маяка дразним-щупаем батарею, то в устье реки Видлицы, то под горой у Пограничных Кондушей.

Искали, хотели встретиться с плавающим противником — с кораблями. Несколько раз нахально заходили аж за Валаам… Пусто.

16

Был у нас на «двести первом» рулевой. Женя Соколов. Москвич. Не знаю почему — то ли потому, что москвич, или еще какая была причина, — сильно гордый был. На меня, во всяком случае, смотрел он свысока. Хоть ростом мы с ним были одинаковы — 173 сантиметра.

Дело свое Соколов знал крепко, и Павел Степанович, командир, любил его за это.

Высадили мы в лесок, севернее Кондушей, диверсионную группу.

Пришли за ними в назначенное время. Морзянка с берега фонариком. Условный сигнал…

Спускаем шлюпку-шестерку с бака. Колесник поглядел на нас на всех…

— Соколов! Пойдете со старшиной с бронекатера.

— Есть!

Ушли ребята. Бронекатер (кажется, это был старшего-лейтенанта Бровкина) пошел с ними к берегу сколько мог. Дальше — устье речушки, песок.

Долго, очень долго ничего не было слышно. Может, на мель сели, думалось, может, их разведчики наши не заметили? Когда

мы уже устали ждать, враз залаял немецкий крупнокалиберный пулемет, затрещали автоматные очереди. Перестрелка продолжалась минут пять, не больше. И все стихло.

Рискуя сесть на мель, идем еще ближе к берегу. Тут же возле нас — бронекатер… Все! Нет ни разведчиков, ни Соколова со старшиной…

Открываем беглый огонь по берегу, по Пограничным Кондушам. Не глядим в глаза друг другу. Я стою на мостике рядом с Колесником и вижу, как у него по щекам текут слезы.

17

Маленькая картинка: идем вдоль берега, сражаемся с двумя финскими батареями; со стороны озера строчит по катеру «фокке-вульф».

Помощник командира Сергей Перепелов сидит на корме на глубинной бомбе, рисует «пейзаж» — наглядное пособие для наших летчиков.

18

Наконец-то потянули за ниточку, на конце которой база фашистских десантных барж на Ладоге! «Ниточка» эта — два финских матроса с катера связи, доставленные в Новую-Ладогу нашими «охотниками».

А взяли «языков» без единого выстрела, средь бела дня, почти на рейде Кексгольма.

Дела!

Не только командиры, но и мы, жители восьмиместного кубрика, стали думать: как развернутся дальнейшие события? Ведь если есть десантные суда, значит готовится и десант? Неужели в район трассы Кобона — Осиновец?

И какие они, эти немецкие самоходки? Какой ход? Какое вооружение?

19

В ночь с 30 на 31 августа 1942 года наши сторожевые катера МО-201, МО-215 и МО-213 застопорили ход у небольшого острова Верккосари, что невдалеке от Кексгольма. Высаженные для прочесывания матросы под командой старшего лейтенанта

Паромова ничего живого на острове не обнаружили. Противник был на соседнем острове, за узким проливом. В густой темноте подходим к скале, швартуемся, накрываем себя пестрой сеткой, выставляем дозор.

Простояли ночь, день, еще ночь — ничего не обнаружили на прибрежном фарватере. На соседнем острове наши ребята видели за кустами часового…

Долго ли так будем стоять? Это ведь не в Новой Ладоге, а далеко, во вражеском тылу.

1 сентября. Мой черед вести наблюдение за фарватером. Связным и телохранителем идет со мной рулевой матрос Михалев. Вот она, старая топографическая вышка! Придерживая рукой автомат и бинокль, лезу на верхотуру. Гриша Михалев занял «круговую оборону» внизу.

Высовываю голову и плечи на верхнюю площадку, смотрю, и без бинокля вижу на соседнем острове часового с автоматом…

Нам с Михалевым повезло: часов около 11 я увидел в бинокль две коробки серого цвета, которые медленно двигались вдоль самого берега на норд-вест. Вынул блокнот, карандаш, рисую, как умею, схему-донесение. И то ли от волнения, то ли от того, что двое суток ничего не ел (не до того было) — так засосало под ложечкой! Спускаюсь вниз, до половины вышки:

— Гриша, ты есть не хочешь? Сходи, снеси донесение и пожевать чего-нибудь захвати.

Ушел Михалев. Я остался один. Прошло минут 15–20. Над островом появился «мессершмитт» и начал поливать из пулеметов. Загорелась прошлогодняя трава, валежник. «Нас обнаружили», — пронеслось в голове. Что делать?

Дело сразу нашлось: от соседнего острова отвалил небольшой катер (вроде нашего ЗИСа) с солдатами.

Пулей лечу вниз. К катерам уже не успею… Ложусь в лощинке за большим камнем. Когда катер подошел поближе, открываю огонь короткими очередями.

Эх, недолет! Но… катер разворачивается и показывает корму. Меняю диск, бегу на ту сторону острова, где наши катера стоят.

Прибежал я к берегу — и стало мне грустно: наши МО, стреляя из пушек и пулеметов, шли в сторону Кексгольма. А им навстречу мчался какой-то торпедный катер.

Почему же наших два? Никак я не мог сообразить. А где третий?

А третий, МО-213, стоял на прежнем месте у скалы.

На него в это время пикировал «мессершмитт-110». Возле катера, с перелетом, вздымали воду разрывы снарядов. А командир МО-213 Воронин ждал меня.

…Иван Иванович, я тогда забыл вас поблагодарить. Через четверть века — спасибо!

Уже два «мессера» над «двести тринадцатым». Катер ведет огонь на два борта. Я расстреливаю по фашисту последний диск. Четыре дымных струи тянутся от самолета до самой воды. Два мгновенных, резких удара по голове, словно кто-то железной тросточкой потянул… «Э, наверное, осколки от наших зенитных снарядов», — думаю. Тут я заметил, что дымок поднимается из люка, из носового кубрика. Спускаюсь, топчу ногами тлеющий матрац и… что дальше было — не помню.

Когда очнулся, военфельдшер Иванов в кают-компании-делал мне «шапку Гиппократа».

— Терпи. Пуля торчит из головы. В общем, ты счастливчик.

Иванов мне сообщил, что наши потопили итальянский торпедный катер, а батя Поляков — сбил самолет.

Самым сильным лекарством была для меня эта весть!

В Новой Ладоге на берегу нас встречало штабное начальство как победителей. Кажется, и командующий флотилией капитан 1-го ранга Чероков был. Встречала нас и машина с Красным Крестом. Мне Иванов не говорил, что у нас, кроме меня, еще есть раненые.

Выносят на носилках Перепелова, Степанова и Челядко-Мишу с «двести пятнадцатого»…

20

На второй день пришли к нам в госпиталь Колесник, командир МО-215 Епихин, замполит ОВРа Федотов. По плитке шоколада принесли. О Перепелове сказали, что ему еще плохо.

Когда они ушли, наши командиры, Миша…

И сейчас слышу голос Мишп Челядко:

— Почешите мне пальцы на ноге…

А чего чесать-то? Вчера ногу ему оттяпали выше колена. Мы со Степановым изо всех сил стараемся как-то развлечь его.

21

Ни врачи, ни сестры не говорили нам правды о Перепелове. Мы сами увидели в окно, как его ребята на плечах несли…

22

22 октября 1942 года я был в госпитале в Вологодской области. О разгроме фашистского десанта у острова Сухо я услышал по радио.

«Как там? Живы ли наши хлопцы?» — думалось.

Хотелось бежать поскорей, да — на поезд!

23

У нас на катере служил старшина 2-й статьи Смитюх. Моторист по специальности.

В бухте Морье во время бомбежки он был тяжело ранен в живот. В тыловом госпитале на операционном столе исчез у него пульс. Вынесли в морг. А в морге с потолка капали капли прямо Васе Смитюху в рот.

Когда в морг за чем-то пришла санитарка, она закричала. «Покойник» шевелил рукой, пытался привстать…

Какой-то выдающийся хирург сделал ему еще одну операцию, и герой остался жить.

24

В сорок четвертом году с самой весны мы начали готовиться к серьезным делам.

Все чаще и чаще наши катера МО вместе с канонерскими лодками уходили в озеро.

И вот 22 июня целая армада двинулась на север, за Олонец. В воздухе все время свои самолеты. Хорошо!

На рассвете 23-го развернулась флотилия фронтом к берегу, между устьями рек Видлицы и Тулоксы.

Дело начали самолеты. Потом ударили канонерки, потом мы — катера МО — повели к берегу мелкие суда с десантом. Высаживалась 70-я морбригада. Мы еще не успели подавить все огневые точки, а морячки в гимнастерках — ура! в воду! на берег! Пошли крошить!

Буквально через полчаса на месте высадки у самой воды уже действовала походная кухня.

Потом дела на берегу осложнились. Противник получил подкрепление. На флангах заговорили артиллерия и пулеметы. Появились на берегу раненые.

Наш катер пошел с докладом к канлодке «Бира». Там был походный штаб. Со стороны озера к кораблям мчался катер под флагом командующего КБФ. С катера кто-то кричал в мегафон:

— Почему стоите?

— По диспозиции… — слышался ответ.

— К берегу! Все к берегу!..

И правда, чего стоять на виду? Ждать, пока снаряд влепят?

Слева, от Пограничных Кондушей, бронепоезд финский начал бить.

…Через семь дней мы уже стояли у острова Мантсинсари, севернее старой советско-финляндской границы.

Ветераны флотилии перед возложением венков на могилы павших героев. Новая Ладога. 1964 г.

25

Случай курьезный был.

Нам было приказано сопровождать раненых, направляющихся на пароходе «Орел» в Свирицу.

Слышим… Что такое?… Страшный крик на «Орле». Неужели так ребята стонут?

Подходим поближе, а там… песни горланят под гармонь.

26

5 сентября 1944 года в 8 часов утра на Ладоге прекратилась стрельба. Шли переговоры о перемирии.

…Кажется, 21 сентября наш «двести первый», «двести шестой» и еще один МО — не помню какой — вошли в Никоновскую гавань острова Валаам.

У развалин собора догорал костер. Свежий конский навоз дымился у пирса.

Противника уже не было. Ушел.

В новой Ладоге

Здравствуй, Ладога!
Волхов. Церковь.
Сваи старые — тот же причал!..
Анатолий Кузьмич Тарасенков
Здесь поэтикой нас привечал.

Ах, как странно, что нету флотилии!
Там, где штаб… петухи поют.
После боя сюда приходили мы,
Здесь друзей на плечах проносили мы,
Троекратно
гремел
салют.

В поредевшей роще сосновой
Обелиски застыли в строю.
Над могилкой Перепелова
Под весенним дождем стою.

Я стараюсь не плакать.
Славно ведь
Свою юность ты прожил, брат…
Пионерию (через Синявино!)
Мчат автобусы в Ленинград.

Им, ребятам, какое горюшко?
Дождь веселый, веселый гром,
Свежий сиг да сушеная корюшка,
Да лужок-стадион под окном.

Я стараюсь не плакать.
Не сетую
На свою биографию я…

Здравствуй, матушка,

Ладога светлая!
Навещайте ее, сыновья!

Важнейшие даты

1941 год

22 июня. — Нападение фашистской Германии и ее сателлитов на Советский Союз. Начало Великой Отечественной войны.

26 июня. — Объявление Финляндией войны Советскому Союзу. Ладожское озеро становится театром военных действий.

5 июля. — Начало формирования Ладожской военной флотилии.

24–28 июля. — Высадка десантов советских войск на острова Ладожского озера Лункулансари, Мантсинсари.

9 августа. — Выход финских войск к берегу Ладожского озера в районе Сортавала, Кексгольм.

18–23 августа. — Эвакуация на кораблях Ладожской военной флотилия трех стрелковых дивизий, окруженных в районе Сортавала, Кексгольм.

29 *августа.* — Заняв станцию Мга, противник прервал железнодорожную» связь Ленинграда со страной.

30 *августа.* — Противник вышел к левому берегу Невы у Ивановских порогов. Прерваны водные перевозки по Неве.

— Государственный Комитет Обороны принял решение об организации снабжения Ленинграда по Ладожскому озеру.

3 сентября. — Военный совет Ленфронта возложил на Ладожскую военную флотилию и Северо-Западное речное пароходство перевозку грузов по Ладожскому озеру.

8 *сентября.* — Оставление Шлиссельбурга. Прерываются водные перевозки по Ладожским каналам. Начало блокады Ленинграда.

12 сентября. — Прибытие с восточного берега Ладожского озера в Осинновец первых судов с продовольствием для Ленинграда. Начало действия водной трассы «Дороги жизни».

24 октября—8 *ноября.* — Корабли флотилии и суда СЗРП перевезли из Ленинграда ну Волховский фронт две дивизии и бригаду морской пехоты для прикрытия Волховстроя и железной дороги Волхов — Тихвин.

8 *ноября.* — В связи с тем что враг занял Тихвин, пункт доставки грузов для «Дороги жизни» перенесен на станцию Заборье. Доставка грузов в обход Тихвина производится по проселочным дорогам протяженностью свыше 200 километров.

15–17 ноября. — Гидрографы КБФ и Ладожской военной флотилии произвели первую ледовую разведку. Командование

Ленфронта приняло решение о прокладке трассы по льду Ладожского озера.

17 ноября. — Воины 64-го дорожно-эксплуатационного полка Ленфронта приступили к прокладке ледовой трассы.

19 ноября. — Санные обозы конно-гужевого полка Ленфронта начали перевозку продовольствия для Ленинграда по ледовой трассе.

22 ноября. — Начало действия ледовой военно-автомобильной дороги (ВАД).

29 ноября. — Прибытие в Осиновец последнего каравана судов Ладожской флотилии, пробившихся сквозь льды с грузом продовольствия для Ленинграда. Прекращение водных перевозок.

9 декабря. — Разгром немецкой группировки под Тихвином. Освобождение Тихвина.

1942 год

1 января. — Открытие сквозного железнодорожно-автомобильного движения: Тихвин — Волхов — Войбокало — Жихарево (далее автотранспортом) Жихарево — Кобона — Осиновец.

24 апреля. — Прекращение действия ледовой трассы. В период междупутья связь Ленинграда с Большой землей осуществляется самолетами транспортной авиации.

22 мая. — Первый рейс по водной трассе буксирного парохода «Гидротехник» из Осиновца в Кобону. Открытие навигации 1942 года.

28 мая. — Прибытие в Осиновец из Новой Ладоги первого каравана судов с грузами для Ленинграда. Массированный налет вражеской авиации на порты Ладожского озера.

19 июня. — Вступил в эксплуатацию трубопровод, проложенный по дну Ладожского озера для снабжения Ленинграда горючим.

23 сентября. — Вступили в строй первая и вторая линии электрокабеля, проложенного по дну Ладожского озера для подачи электроэнергии Ленинграду с Волховской гидростанции.

22 октября. — Разгром в районе острова Сухо вражеского десанта, пытавшегося нарушить действие водной трассы «Дороги жизни».

5 ноября. — Окончание работ по прокладке всех пяти линий электрокабеля

3 декабря. — Корабли Ладожской военной флотилии стали на зимовку и ремонт.

13 декабря. — Возобновление плавания во льдах группы кораблей Ладожской флотилии для перевозки дополнительных контингентов войск Ленинградскому фронту.

28 декабря. — Начало действия автомобильной трассы по льду Ладожского озера.

1943 год

12 января. — Переход в наступление войск Ленинградского и Волховского фронтов (при участии Краснознаменного Балтийского флота и Ладожской военной флотилии) с целью прорвать блокаду Ленинграда.

13 января. — Прибытие в Осиновец последнего корабля с грузом для Ленинграда. Окончание перевозок по водной трассе.

18 января. — Прорыв блокады Ленинграда.

6 февраля. — В Ленинград прибыл первый поезд по вновь построенной в полосе прорыва железной дороге.

30 марта. — Окончание автомобильных перевозок по льду Ладожского озера.

26 апреля. — Начало водных перевозок на Ладожском озере.

22 ноября. — Окончание водных перевозок.

1944 год

14–27 января. — Полное освобождение Ленинграда от блокады.

21 июня—9 августа. — Участие Ладожской военной флотилии в Свирско-Петрозаводской операции Карельского фронта.

22–27 июня. — Десантная операция Ладожской военной флотилии в междуречье Тулоксы и Видлицы.

2 июля. — Указ Президиума Верховного Совета СССР о награждении Ладожской военной флотилии орденом Красного Знамени.

14 сентября. — Выход Финляндии из войны.

27 сентября—24 ноября. — Участие кораблей Краснознаменной Ладожской флотилии в операции по освобождению Моонзундских островов на Балтийском море.

4 ноября. — Расформирование Краснознаменной Ладожской флотилии.

1945 год

5 *мая.* — День Победы над фашистской Германией.

notes

Примечания

1

«Правда», 9 мая 1942 г.

2

Ленинградский партийный архив, ф. 25, оп. 15, ед. хр. 143, л. 76.

3

Архив Министерства обороны СССР, ф. 217, оп. 487957, д. 14, л. 37.

4

АМО, ф. 217, оп. 487957, д. 15, лл. 36–38.

5

«Правда», 9 мая 1942 г.

АМО, ф. 217, оп. 505473, д. 1, лл. 294, 310, 333.

7

АМО, ф. 217, оп. 505473, д. 3, л. 149.

8

О том, что случилось с баржей, рассказывается в воспоминаниях З. Г. Русакова (стр. 209). *Прим. ред.*

9

Архив Исторического отделения ВМФ, ф. 13, д. 71, л. 7.

10

Архив ИО ВМФ, ф. 13, д. 11895, л. 1. 136

11

Архив ИО ВМФ, ф. 13, д. 12328, л. 3.

12

Архив ИО ВМФ, ф. 13, д. 11895, лл. 12, 15; д. 12318, л. 6.

13

Архив ИО ВМФ, ф. 13, д. 11895, л. 21.

Там же, л. 22.

15

Архив ИО ВМФ, ф. 154, д. 11951, л. 4.

На прохождение одного зашифрованного донесения в то время требовалось не менее 10 минут, что в данной обстановке было явно неприемлемым.

17

Начальник штаба ВВС флота.

18

W. Erfurth. Der finnishe Krieg 1941–1944. Wiesbaden, 1950, S. 277.